Die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers im bisherigen und im neuen Straßenverkehrsrecht

(Ein Versuch, die Grundlinien der höchstgerichtlichen Rechtsprechung auf ihren Weiterbestand zu prüfen.)

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines

Doktors der Rechtswissenschaft

der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der Martin-Luther-Universität

Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Martin Niekrentz

Gerichtsreferendar in Berlin

Berichterstatter: Professor Dr. R. Reinhardt.

1 9 3 6

Druck: Triltsch & Huther, Berlin O 27

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Einteilung:

Seite

§ 1 Einleitung 5

§ 2 I. Haftungsgrundlagen 7

II. Die Fahrlässigkeit als Schuldform

§ 3 1. Die Fahrlässigkeit im Strafrecht 9

§§ 4 a) Pflichtwidrigkeit 12

§§ 5 b) Vorhersehbarkeit 16

§§ 6 2. Die Fahrlässigkeit im Zivilrecht 18

§ 7 3. Die Schreckſekunde 20

1. Hauptteil.

I. Die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers nach früherem Recht in Rechtſprechung und Schrifttum

§ 8 1. Grundſatz des Rechnenmüſſens mit den Unbeſonnenheiten anderer, ſelbſt aber immer richtig handeln zu müſſen . . . 23

§ 9 2. Hineinlaufen von Fußgängern in die Fahrbahn 29

§ 10 3. Kinder an der Fahrbahn 37

§ 11 4. Verpflichtung des Vorfahrtberechtigten zur Ermöglichung ſofortigen Anhaltens für den Fall der Außerachtlaſſung ſeines Rechtes durch den Pflichtigen 39

§ 12 II. Nach dem bisherigen Rechtszuſtand war die Rechtſprechung im Allgemeinen zutreffend 41

2. Hauptteil.

Die neue Verkehrsgemeinſchaft bringt für alle Straßenbenutzer eine Pflicht zur erhöhten Sorgfalt und Anpaſſung an den Kraftverkehr

§ 13 I. Begründung des Leitſatzes aus Vorſpruch und § 25 der RStVO. 43

II. Auswirkungen des § 25

§ 14 1. Neuer Maßſtab für die Fahrlässigkeit der Verkehrsteilnehmer und das mitwirkende Verſchulden 46

§ 15 a) Der Grundſatz des Rechnenmüſſens mit Unbeſonnenheiten aller Straßenbenutzer entfällt 47

§ 16 b) Hineinlaufen in die Fahrbahn 50

§ 17 c) Kinder an der Fahrbahn 51

§ 18 d) Neues Vorfahrtrecht 52

§ 19 2. Ergebnis der Unterſuchung: Entſpannung der überſpannten Sorgfaltspflichten des Kraftfahrers im Vergleich zu den übrigen Verkehrsteilnehmern 53

III. Berufspflichtverletzung durch Berufsfahrer

§ 20 1. „Berufsfahrer“ nach der bisherigen Reichsgerichtsrechtſprechung 54

§ 21 2. Berufsfahrer iſt nur, wer beruflich, nicht, wer nur gelegentlich einer anderen Berufsausübung Kraftwagen ſteuert 55

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41544704_0161

§ 1. Einleitung.

Es ist der Wille des Führers, die deutsche Kraftfahrt als einen maßgeblichen Wertmesser der Kultur und der wirtschaftlichen Kraft des ganzen Volkes und einen Hauptträger der wirtschaftlichen Gesundung des Reiches aufzubauen. Mit dem Jahre 1935 tritt der deutsche Verkehr in ein neues Zeitalter ein. Neben den zur Förderung des Verkehrs getroffenen wirtschaftlichen Maßnahmen steht die einheitliche Neuregelung des Verkehrs für das ganze Reichsgebiet durch die Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934 im Vordergrund.

Das Gesetz zielt einmal auf die Bildung einer Gemeinschaft aller an dem Verkehr Beteiligten ab. Es wendet sich daher an die Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer.[1]) In der getroffenen neuen Regelung kommt weiter zum Ausdruck, daß das Verhalten im Verkehr unter neuen Gesichtspunkten zu werten ist, und daß allgemein an die Disziplin aller Vertehrsteilnehmer neue Maßstäbe anzulegen sind. Dabei ist es wie nach bisherigem Recht den staatlichen Behörden, der Polizei, den Staatsanwaltschaften und Gerichten, überlassen, dieser Neuauffassung in der Einzelentscheidung praktische Geltung zu verschaffen. Im Kraftfahrrecht ist nämlich wegen der Vielgestaltigkeit der vorkommenden Verkehrslagen stets nur eine generelle gesetzliche Regelung möglich. Das bunte wechselvolle Verkehrsleben mit seinen vielen verschiedenartigen Möglichkeiten läßt sich nicht restlos in starre Paragraphen einfangen. Wo im Gesetz Einzelregelungen getroffen sind, wie etwa bezüglich des Rechtsfahrens und Überholens, handelt es sich um grundlegende Fragen, für die eindeutige Bestimmungen erforderlich sind. Die Anwendung und Entwicklung der aufgestellten Grundsätze hat der Gesetzgeber ausschließlich zur Aufgabe der Gerichte gemacht.[2])

Die natürliche Folge der geschilderten Lage ist, daß die Rechtsprechung im wesentlichen auf Grund der persönlichen Einsicht der Richter und deren privater Erfahrung im Verkehr den Sorgfaltsmaßstab bestimmt, der an das Verhalten der Fahrer anzulegen ist.[3]) Diese Tatsache hat bereits mehrfach Anlaß zu einer Zusammenstellung von höchstrichterlichen Entscheidungen gegeben, die über die Haftung des Kraftfahrers wegen fahrlässig verursachter Unfälle ergangen

[1]) Vgl. Vorrede zur RStVO.

[2]) Vgl. §§ 17 bis 20 KVO, letzte Fassung vom 10. Mai 1932; § 25 RStVO.

[3]) Daher die Forderungen nach kraftfahrenden Richtern. Vgl. „Richtlinien für das Strafverfahren" vom 13. April 1935, Ziffer 432.

sind.[4]) Im Gegensatz zu der dort erfolgten Aufzählung von Entscheidungen hat sich die vorliegende Arbeit zur Aufgabe gemacht, die wenigen entscheidenden Grundsätze der Rechtsprechung auf Grund beispielhafter, besonders eindringlicher Urteile herauszustellen.

Sodann soll im Hinblick auf die neue Regelung des Verkehrs im Sinne einer „Verkehrsgemeinschaft" geprüft werden, ob dadurch die bisherige Rechtslage des Kraftfahrers beeinflußt wird. Insbesondere ist dabei zu erörtern, inwieweit die Anforderungen, die an die Sorgfalt des Kraftfahrers gestellt worden sind, einer Änderung bedürfen. Denn der steigende Straßenverkehr bringt es naturgemäß mit sich, daß nicht nur von dem Kraftfahrer, sondern auch von den übrigen Wegebenutzern zur Vermeidung von Unfällen[5]) ein erhöhtes Maß von Aufmerksamkeit verlangt werden muß.

[4]) Vgl. in den Dissertationen von Stoll, Kirchner und Boschheidgen.

[5]) Vgl. hierzu den Bericht des Berliner Polizei-Präsidenten (Berl. Börsen-Ztg. vom 7. Febr. 1935, Nr. 63), der 26 396 Unfälle mit 377 Toten und 11 057 Verletzten für das Jahr 1934 in Berlin anzeigt!

§ 2. I. Haftungsgrundlagen.

Werden bei Unfällen auf öffentlichen Straßen Verkehrsteilnehmer in Mitleidenschaft gezogen, so kann sich nach zwei verschiedenen Richtungen eine Verantwortlichkeit des beteiligten Kraftfahrers ergeben: Einmal kann der Staat gegen den Kraftfahrer wegen Verletzung von Strafnormen einen Anspruch auf Bestrafung haben, und zum anderen vermag der Geschädigte ihn privatrechtlich auf Schadenersatz in Anspruch zu nehmen.

Die bedeutungsvollere Rolle spielt die strafrechtliche Verantwortlichkeit. Denn eine gerichtliche, insbesondere eine Freiheitsstrafe, stellt neben der damit verbundenen Entehrung den weitestgehenden Eingriff in einen bis zu dem betreffenden Unglück meist untadeligen Lebenslauf dar. Die typischen Kraftfahrer-Delikte sind die fahrlässige Körperverletzung und Tötung (§§ 230, 222 StGB). Es mögen auch Fälle von vorsätzlicher Herbeiführung solcher strafrechtlich erheblichen Erfolge vorkommen. Diese sind jedoch äußerst selten und bieten rechtlich weder Besonderheiten noch Schwierigkeiten. Die Delikte vorsätzlicher Begehung finden daher auch in dem absichtlich auf die Fahrlässigkeit beschränkten Rahmen der vorliegenden Arbeit keine Berücksichtigung.

Neben den kriminellen Vergehen sind die Übertretungen der Verkehrsbestimmungen von Bedeutung.[6])

Die bürgerlichrechtliche Verantwortlichkeit des Kraftfahrers ergibt sich aus den Bestimmungen des BGB über unerlaubte Handlungen und den Haftungsvorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes von 1909. § 823, I BGB begründet eine Schadenersatzpflicht bei rechtswidriger, schuldhafter Verletzung von Leben, Körper, Gesundheit und Eigentum.[7]) Eine Haftung auf Schadenersatz kann weiterhin auf § 823, II BGB gestützt werden, wenn gegen ein den Schutz eines Anderen bezweckendes Gesetz schuldhaft verstoßen worden ist. Unter derartig bedeutungsvollen Schutzgesetzen sind einmal Vorschriften zu verstehen,[8]) die zum Schutze bestimmter Einzelinteressen erlassen sind, zum anderen aber auch solche, die zwar unmittelbar der Gesamtheit, mittelbar jedoch auch dem Einzelnen durch seine Zugehörigkeit zur Gemeinschaft zum Schutze dienen.[9]) Für eine Haftung des Kraftfahrers kommen

[6]) § 36 RStVO, bezw. § 21 KfG, früher auch in Verbindung mit der aufgehobenen KVO; über § 25 RStVO als Strafnorm vgl. S. 45.

[7]) Auch hier sollen aus denselben Erwägungen wie bei der strafrechtlichen Verantwortlichkeit nur die fahrlässigen unerlaubten Handlungen berücksichtigt werden.

[8]) Mögen sie strafrechtlicher oder bürgerlich-rechtlicher Natur sein.

[9]) Enneccerus-Lehmann § 229, I, 2 Anm. 2.

als zu der ersten Gruppe der Schutzvorschriften gehörig wiederum die Bestimmungen des Strafgesetzbuches über die Körperverletzung und Tötung in Betracht. Für die zweite Gruppe sind hier die Verhaltensvorschriften der Reichsstraßenverkehrsordnung bezw. früher der Kraftfahrzeugverordnung bedeutsam. (§§ 25 ff RStVO mit Ausführungsanweisung, bezw. §§ 17 ff KVO)[10]).

Neben der Verschuldenshaftung des BGB trifft den Kraftfahrer ferner eine in gewissem Sinne weitergehende Schadenersatzpflicht. Das Kraftfahrzeuggesetz von 1909 hat dem Kraftfahrer eine Gefährdungshaftung für Personen- und Sachschäden, die sich bei dem Betriebe eines Kraftfahrzeuges ergeben, auferlegt. Diese Ersatzpflicht ist insofern besonders weitgehend, als sie nur dann ausgeschlossen ist, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wurde, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeuges, noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. (§§ 7, 18 KfG.) Die Haftungsgrundlagen des BGB und des KfG bestehen nebeneinander. (§ 16 KfG) Sie stimmen weder in ihren Voraussetzungen noch in ihrer Tragweite überein. Daß das BGB im Gegensatz zum KfG Verschulden als Voraussetzung der Ersatzpflicht fordert, ist bereits erwähnt worden. Hinsichtlich des Umfanges der sich aus beiden Gesetzen ergebenden Schadenersatzpflicht besteht folgende Rechtslage: Der auf das KfG gegründete Ersatzanspruch ist gemäß § 12 auf Höchstbeträge beschränkt. Aus dem Recht der unerlaubten Handlungen läßt sich bei einem nichtvermögensrechtlichen Schaden ein Anspruch auf Schmerzensgeld herleiten. (§ 847 BGB) Ferner besteht auf Grund des BGB die Verpflichtung, einem Dritten für entgangene Dienste, die der Verletzte in dessen Hauswesen oder Gewerbe kraft Gesetzes zu leisten verpflichtet war, durch Entrichtung einer Geldrente Ersatz zu leisten. (§ 845 BGB) Schließlich sind bei der Verschuldenshaftung des BGB dem Verletzten auch die Nachteile auszugleichen, die er hinsichtlich seines Erwerbes oder seines Fortkommens erlitten hat. (§ 842 BGB)

Das Kraftfahrzeuggesetz von 1909 war ursprünglich nur zum Schutze des Publikums vor den „rasenden Motorsportlern" im Anfange unseres Jahrhunderts gedacht. Es brachte für den Kraftfahrer durch Einführung der Gefährdungshaftung eine zivilrechtliche Sonderstellung. Mag das Gesetz im Anfange des Kraftverkehrs als notwendiger Schutz der anderen Wegebenutzer unentbehrlich gewesen sein, so wirkt es sich heute bei den völlig veränderten Verkehrsverhältnissen als Hemmnis einer notwendigen Entwicklung aus. Die durch § 7 vorgeschriebene unbedingte Haftung des Kraftfahrzeughalters führte in beinahe allen Fällen zu einer Bejahung der Schadensersatzpflicht.

[10]) RG, JW 1905, S. 142, JW 1909, S. 267, Nr. 11 (betr. die landesrechtlichen Kraftfahrzeugregelungen).

denn der nach § 7, II mögliche Haftungsausschluß wegen Vorliegens eines unabwendbaren Ereignisses (z. B. Verhalten des Beschädigten) wurde in den wenigsten Fällen bejaht, da die Rechtsprechung — der Zeitauffassung entsprechend — die Anforderungen an die seitens des Halters bezw. Fahrers zu beobachtende Sorgfalt (§ 7, II a.E.) auf das Höchste steigerte.[11])

Unter den Merkmalen, mit denen die Haftung des Kraftfahrers verknüpft ist, spielt im allgemeinen — mittelbar sogar auch in § 7, II KfG a.E. — die Fahrlässigkeit eine entscheidende Rolle. Darum soll sich die vorliegende Abhandlung auf eine Untersuchung dieses Tatbestandsmerkmals beschränken und dabei insbesondere zeigen, welche Wandlungen sich hier durch das neue Straßenverkehrsrecht vollzogen haben.

II. Die Fahrlässigkeit als Schuldform.

§ 3. 1. Die Fahrlässigkeit im Strafrecht.

Nach heutiger Rechtsauffassung ist es grundsätzlich gerecht und zweckmäßig, nur einen solchen Menschen strafrechtlich verantwortlich zu machen, der einen Erfolg schuldhaft verursacht hat.[12]) Zwischen dem Täter und dem vom Strafgesetz für erheblich erklärten Erfolg müssen zwei verschiedene Beziehungen bestehen. In objektiver Hinsicht ist erforderlich, daß der Erfolg durch eine Willensbetätigung des Täters verursacht worden ist. Handlung und Erfolg müssen in dem Verhältnis von Ursache und Wirkung (im Kausalzusammenhang) stehen. Daneben muß subjektiv dem Täter aus seiner vom Gesetz verpönten Handlung ein Vorwurf gemacht werden können. Diese innere Beziehung des Täters zur Tat bezeichnet man als Schuld. „Schuld im Rechtssinne ist das zu mißbilligende psychische Verhalten eines Menschen, soweit es zur Ursache für die von ihm gesetzte rechtswidrige

[11]) Angesichts der bei uns im Vergleich zu anderen Ländern noch rückständigen und daher notwendigen Motorisierung des Verkehrs ist zu verlangen, daß die Sonderbelastung des Kraftfahrers durch die Gefährdungshaftung überhaupt beseitigt wird. Dieses Ziel ist um so eher zu befürworten, als die Sorgfaltspflichten des Kraftfahrers auch im Rahmen der allgemeinen Verschuldenshaftung im Interesse der Verkehrsgemeinschaft hochgespannt bleiben werden. Da die Voraussetzungen, unter denen das Kraftfahrzeuggesetz mit seinen Haftungsbestimmungen entstanden ist, heute nicht mehr zutreffen, so ist es zu begrüßen, wenn in absehbarer Zeit diese Sonderbelastung des Kraftfahrers fallen wird. (Vgl. die Begründungen zu § 1 des Entwurfs von 1906, bezw. § 7 des Gesetzes von 1909 (Müller S. 168) und dazu jetzt die Verlautbarungen des Ausschusses f. Kraftfahrzeugrecht bei der Akademie f. Deutsches Recht (Berl. Börsenztg. vom 25. April 1935, Nr. 192; Trendel, Zeitschr. der Akad. f. Dt. Recht 1935, S. 161 ff.))

[12]) Allfeld § 31 I; Mezger § 34 II; Mayer S. 228, Rechts- u. Kulturnormen S. 1 ff; Köhler § 23 III.

Tat geworden ist."[13]) Das Schuldurteil kennzeichnet die Willensbetätigung selbst als unrichtig.[14]) Grundlage für dieses Urteil ist die Rechtsordnung. Denn das Recht erschöpft sich nicht in seiner Aufgabe als Bewertungsnorm, d. h. als objektiver Wertmaßstab, ob eine Handlung eines Gemeinschaftsmitgliedes im Hinblick auf die Erfordernisse des menschlichen Zusammenlebens als rechtmäßig oder als unrechtmäßig anzusehen ist; das Recht ist vielmehr darüber hinaus auch Bestimmungsnorm. In dieser Funktion ist es Imperativ. Es wendet sich an die Seele des Einzelnen und sagt ihm, was sein soll und was nicht sein soll. Dadurch, daß eine Handlung als rechtmäßig, die andere als rechtswidrig bewertet wird, verleiht es den auf diese Handlung sich beziehenden Vorstellungen des Einzelnen eine Wert- und Gefühls-Betonung, die im Motivationsprozeß, bei der Abwägung des Für und Wider, eine entscheidende Rolle zu spielen vermag und nach dem Willen der Rechtsgemeinschaft regelmäßig auch spielen soll.[15]) Daraus ergibt sich, wie der Einzelne sich pflichtgemäß zu verhalten hat. Entspricht das innere „sich richten" im Vorstellungsbereich und Motivationsprozeß des Täters nicht den durch die Rechtsnormen gestellten Anforderungen, so ist er schuldig geworden.

Das Verhalten des Einzelnen kann sich in doppelter Form als fehlerhaft motiviert und damit als schuldhaft erweisen. Es ist denkbar, daß der Täter einmal im Bewußtsein, den rechtlich verpönten Erfolg herbeizuführen, die Willensbetätigung vorgenommen hat, zum anderen kann er gehandelt haben, ohne sich der Tragweite seiner Willensbetätigung bewußt zu werden. Daraus ergeben sich die beiden Schuldformen des Vorsatzes und der Fahrlässigkeit. Wenn Vorstellung und Wille des Täters auf die Verwirklichung der Verbrechensmerkmale unmittelbar gerichtet sind, so liegt Vorsatz vor. Richtet sich dagegen der Wille nur auf das äußere Verhalten, das die Verwirklichung der Verbrechensmerkmale tatsächlich enthält, und wurde dieser Wille unter Außerachtlassung der Vorsicht betätigt, zu der die Sachlage den Täter ermahnte, so fällt ihm Fahrlässigkeit zur Last.[16]) Beide Schuldarten können hinsichtlich des Verhältnisses von gemißbilligtem psychischem Verhalten und strafrechtlichem Erfolg im Einzelnen noch weiter modifiziert sein. Im Hinblick auf die in dieser Arbeit zu behandelnden Fragen bedarf es jedoch nur eines näheren Eingehens auf die Fahrlässigkeit.

Das geltende Strafgesetzbuch enthält keine Begriffsbestimmung der Fahrlässigkeit. Die Festlegung dieses Begriffes ist bewußt der Wissenschaft und Rechtsprechung überlassen worden. Aus den Klärungsversuchen hat sich eine allgemein anerkannte Begriffsbestimmung

[13]) Allfeld § 31 II.
[14]) Gerland § 36 I, 2.
[15]) v. Liszt-Schmidt § 36 III 1.
[16]) Allfeld § 31 II.

herausgebildet.[17]) Das Reichsgericht hat in ständiger Rechtsprechung den Inhalt dieser schwächeren Schuldform dahin festgelegt[18]): „Fahrlässigkeit setzt voraus, daß der Täter die Sorgfalt, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten verpflichtet und imstande war, außer Acht gelassen hat und daß er infolgedessen entweder den Erfolg, den er bei Anwendung der pflichtgemäßen Sorgfalt hätte voraussehen können, nicht vorausgesehen hat — unbewußte Fahrlässigkeit — oder den Eintritt des Erfolges zwar für möglich gehalten, aber darauf vertraut hat, er werde nicht eintreten — bewußte Fahrlässigkeit."

Schwere-Grade der Fahrlässigkeit kennt das Gesetz im allgemeinen nicht.[19]) Insbesondere bedeutet die in dieser Begriffsbestimmung zum Ausdruck gekommene Unterscheidung zwischen bewußter und unbewußter Fahrlässigkeit nur eine begriffliche Abgrenzung, nicht aber eine Abstufung der Fahrlässigkeit nach ihrer Schuldschwere.[20])

Nur die unbewußt fahrlässig begangenen Vergehen sind als die dem Verkehrsleben typischen anzusehen, deren Erörterung sich die vorliegende Arbeit zur Aufgabe gemacht hat. Überdies enthalten die bewußt fahrlässig herbeigeführten Verkehrsvergehen — ebenso wie diejenigen vorsätzlicher Begehensart — rechtlich weder Eigenheiten noch besondere Schwierigkeiten. Die weiteren Ausführungen befassen sich daher lediglich mit der unbewußten Fahrlässigkeit.

Wie beim Vorsatz, so liegt auch bei der Fahrlässigkeit der Schuldvorwurf in der Unrichtigkeit der Motivation. Das psychische Verhalten des Täters ist fehlerhaft, weil er sich im Hinblick auf die Gesamtsituation seiner Handlung normgemäß — also anders als tatsächlich geschehen — hätte motivieren können.[21]) „Der Täter hat eine an ihn herangetretene Anforderung zu positivem Tun oder eine Warnung vor bestimmtem Handeln mißachtet."[22]) Es fehlt dagegen die dem Vorsatz eigentümliche Kausalvorstellung, aus der Willensbetätigung werde sich der rechtlich erhebliche Erfolg entwickeln. Doch muß sich auch bei der Fahrlässigkeit „die Schuld des Täters auf den Erfolg als solchen beziehen."[23]) Nun ist aber bei der unbewußten Fahrlässigkeit gerade begriffliche Voraussetzung, daß „der Täter diesen besonderen Erfolg nicht vorausgesehen haben muß." „Kann also die Schuld zum Erfolg nicht in dem Bewußtsein des Erfolges liegen, so

[17]) v. Liszt-Schmidt § 41 I; Mezger § 46 I; Frank § 59 VIII; Allfeld S. 180/181.

[18]) RGSt 56, S. 349.

[19]) Eine Erschwerung des Schuldurteils tritt nur in den Fällen der §§ 222 II, 230 II StGB ein, wenn der Täter die Handlung unter Verletzung einer Berufspflicht zur Sorgfalt begangen hat.

[20]) Mezger § 46 IV; v. Liszt-Schmidt S. 274 Anm. 3; Allfeld § 33 IV; Gerland § 40 II 2; Olshausen § 59 Bem. 17.

[21]) v. Liszt-Schmidt § 41 IV 1; Gerland § 40 I 1 a, 2 a.

[22]) Mezger § 46 II 3, S. 354.

[23]) Mezger § 46 II 3, S. 357.

kann sie aber als Beziehung zum Erfolg nur in der Kenntnis einer Beziehung der verletzten Pflicht zu diesem Erfolg bestehen."[23])

Der Schuldvorwurf bei der unbewußten Fahrlässigkeit geht somit dahin, daß der Täter infolge pflichtwidrigen psychologischen Voraussichtsmangels den tatbestandsmäßigen Erfolg nicht vorausgesehen hat.[24]) „Die verletzte Pflicht muß der Täter nicht nur als solche gekannt haben, sondern es ist weiter erforderlich, daß er sich auch des Sinnes der ihm obliegenden Pflicht bewußt geworden ist, Erfolge dieser Art abzuwehren."[23])

Damit haben wir die beiden der Fahrlässigkeit begriffswesentlichen Elemente herausgearbeitet: Mißachtung einer an den Täter herangetretenen Aufforderung zu positivem Tun oder einer Warnung vor bestimmtem Handeln (Pflichtwidrigkeit); und infolgedessen Fehlen der von ihm im Rahmen des pflichtwidrigen Handelns zu erwartenden Beurteilung der maßgebenden Erfolgsbeziehung (Voraussehbarkeit des Erfolges).

Beide Elemente gehören zum Begriff der Fahrlässigkeit. Infolge der Pflichtwidrigkeit fehlt dem Täter die sonst mögliche Voraussicht des tatbestandsmäßigen Erfolges.[25]) Beide hängen eng miteinander zusammen. Dabei ist die Pflichtwidrigkeit das Primäre, das die Frage nach der Voraussehbarkeit bedingende. Ist die Handlung pflichtwidrig, so kann der eingetretene Erfolg voraussehbar gewesen sein, die Voraussehbarkeit kann aber auch verneint werden.[26]) Fehlt dagegen einer Handlung der Charakter des Pflichtwidrigen, so kann die Frage nach der Voraussehbarkeit nicht auftauchen. In der praktischen Rechtsanwendung wird infolge ihrer innigen, logisch begründeten Verbindung zwischen beiden Elementen der unbewußten Schuld im allgemeinen nicht besonders unterschieden. Für die hier anzustellende, systematisch-theoretische Betrachtung des Begriffs im Einzelnen ist jedoch eine Scheidung notwendig.

§ 4. a) Die Pflichtwidrigkeit.

Die Pflichtwidrigkeit der tatsächlich erfolgten Handlung muß feststehen. Der Täter muß unter Verletzung einer ihm obliegenden

---

[24]) v. Liszt-Schmidt § 41 III.

[25]) Frank § 59 VIII 6; Mezger § 46 III 2, S. 260.

[26]) Vgl. dazu das Beispiel auf S. 17: Ein Fahrer hatte die Ladung seines Lastwagens nicht ordentlich befestigt; er hatte daher pflichtwidrig gehandelt. Dennoch konnte gegen ihn nicht der Vorwurf fahrlässiger Körperverletzung erhoben werden. Denn er konnte bei aller Aufmerksamkeit nicht damit rechnen, daß Personen heimlich den Lastwagen besteigen und beim Abgleiten der Ladung zu Schaden kommen würden, weil ein derartiges Verhalten von Personen und ein solcher tatsächlicher Ablauf der Geschehnisse außerhalb aller menschlichen Erfahrung steht. Wegen der fehlenden Voraussehbarkeit entfällt die Schuld, obwohl die Pflichtwidrigkeit im Handeln des Fahrers festgestellt war.

Pflicht ohne die Erfolgsvorstellung geblieben sein. Damit muß aber eine Rechtsnorm vorhanden sein, die dem Täter eine Voraussicht gerade in der Richtung gebietet, in der der konkrete Voraussichtsmangel liegt. Fehlt also dem Täter die Kenntnis der Tatbestandsmäßigkeit seiner Handlung, so muß jene Norm dahingehen, daß der Täter sich bei der Vornahme der konkreten Handlung den gesetzlich festgelegten Erfolg in kausaler Verknüpfung mit seiner Handlung vorstellen soll.[27])

Die dem Täter zur Erlangung dieser bestimmten Erfolgsaussichten obliegenden Pflichten ergeben sich einmal aus gesetzlichen Vorschriften aller Art. Sie folgen aber auch aus den Anforderungen des sozialen Zusammenlebens der Gemeinschaft. Die Bedeutung dieser allgemeinen Verhaltensnormen in diesem Zusammenhang hat durch § 276 BGB ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden, wonach bei Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt fahrlässig gehandelt wird. Die dabei zu beobachtende „Sorgfalt deckt sich durchaus mit den Pflichten, die wir als Anforderungen der Kultur“[28]), des menschlichen Zusammenlebens bezeichnen. Durch § 276 BGB ist aber nicht nur die Sorgfalt in allgemeiner Hinsicht für erheblich erklärt, sondern auch „in jedem gegebenen Fall dasjenige, was in einem bestimmten Verkehr erforderlich ist. Denn auch die Kultur enthält nicht bloß universelle, sondern für diesen oder jenen Kreis von Personen und Verrichtungen spezialisierte Forderungen.“[28])

Es gibt nun allerdings zahlreiche Handlungen im Leben einer Gemeinschaft, die als solche eine gewisse Gefährlichkeit in sich schließen, so der Betrieb von Maschinen.[29]) Die durch die Verkehrssitte gebotene Rücksicht bei dem menschlichen Zusammenleben verbietet nun aber nicht schlechthin solche Handlungen oder läßt deren Vornahme als Mangel an gebotener Vorsicht erscheinen. Die sich mit den allgemeinen Anschauungen stets ändernde Verkehrssitte gestattet vielmehr dabei ein gewisses, ebenso veränderliches Risiko, und die Rechtsordnung erklärt zahlreiche riskierte Handlungen mit Rücksicht auf den überwiegenden sozialen Nutzen sogar für erlaubt.[30]) Denn sonst würde jeder menschliche Fortschritt durch die damit möglicherweise verwirklichte Grundlage für eine Fahrlässigkeits-Haftung von vornherein ausgeschlossen. Damit ist aber auch wiederum nicht gesagt, daß die innerhalb des gerade geltenden statthaften Risikos liegenden Handlungen willkürlich ausführbar sind. Die Art der individuellen Ausführung des Unternehmens kann dabei sehr wohl einen Verstoß gegen die hierbei wiederum nach der Verkehrssitte gebotene Aufmerksamkeits-

[27]) v. Liszt-Schmidt § 41 IV 1 a.
[28]) Mayer S. 154 A 6; v. Liszt-Schmidt § 41 IV 1 a; Gerland S. 140, Anm. 2; Frank § 59 VIII 4; RGSt 35 S. 131; 59 S. 318; 67 S. 19.
[29]) Weitere Beispiele bei Frank § 59 VIII 4, vgl. auch RGSt 57, S. 172.
[30]) Binding, Normen IV S. 440.

und Sorgepflicht enthalten und damit die Grundlage für eine Verantwortlichkeit im Sinne der fahrlässigen Schuld abgeben.[31])

Wer einen Kraftwagen lediglich in Bewegung setzt, handelt innerhalb der von der Gemeinschaft zugelassenen Gefährdungsgrenze. Wenn der Fahrer jedoch dabei infolge unachtsamen Fahrens einen anderen Menschen verletzt oder tötet, so kann er gegenüber dem Schuldvorwurf nicht einwenden, durch die Zulassung des Kraftverkehrs sei er jeglicher Verantwortung für solche Ereignisse enthoben.

Neben diesen durch die Verkehrssitte gebotenen allgemeinen Verhaltensnormen kommen als eine bestimmte Vorsicht gebietende Rechtssätze weiter Gesetze, Polizeiverordnungen, Reglements und Instruktionen in Betracht. Für den Kraftfahrer sind besonders die §§ 25 ff RStVO bezw. früher die §§ 17 ff KVO von Bedeutung. § 25 RStVO schreibt eine besondere Rücksicht jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers auf die übrigen am Straßenverkehr Beteiligten zur Wahrung von Leben und Eigentum vor.

Der Umfang und das Maß der zu beobachtenden Sorgfalt bestimmen sich zunächst objektiv nach den besonderen Umständen des Einzelfalles.[32]) Wie in § 276 BGB ist dabei grundsätzlich die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu beachten. Es kommt nicht auf die einseitigen Gewohnheiten solcher Personen an, die an den in Frage stehenden Fällen besonders beteiligt sind, sondern vielmehr auf die Ansprüche, die nach den allgemein zu beobachtenden Anforderungen des Verkehrs an ein sachgemäßes Handeln gestellt werden müssen.[33]) Bei Vorhandensein von besonderen gesetzlichen Bestimmungen sind diese grundsätzlich auch für das Maß der anzuwendenden Aufmerksamkeit entscheidend, jedoch können in einem Einzelfalle die gegebenen Umstände so liegen, daß zur pflichtgemäßen Vermeidung eines schädlichen Erfolges ein höheres Maß von Sorgfalt erwartet werden muß oder sogar eine Nichtbeachtung bestehender Rechtssätze (z. B. Linksfahren oder Rechtsüberholen bei vorschriftswidrigem Verhalten Anderer).[34])

Neben diesem objektiven Maßstab bei der Prüfung der Sorgfalt sind auch die subjektiven Verhältnisse des Täters zu beachten. „Denn der persönliche Vorwurf, den das Strafrecht in der Bejahung der Schuld und der darauf gestützten Strafe vollzieht, macht von vornherein nötig, die dem Fahrlässigkeitsurteil zu Grunde liegende Pflicht ganz nach den persönlichen Umständen des Handelnden zu bestimmen."[35])

---

[31]) Mezger § 46 III 1; Frank § 59 VIII 4; von Hippel II, S. 361/2.
[32]) RGSt 22 S. 357.
[33]) RGSt 39 S. 4/5.
[34]) Frank § 59 VIII 4; Mezger § 46 III 1; RGSt 59, S. 341 vom 21. Sept. 1925; RGSt 60, S. 86, vom 8. Febr. 1926.
[35]) Mezger S. 359; Allfeld S. 182; Mayer S. 254.

Es ist daher eine weitere Prüfung dahin erforderlich, ob und inwieweit der Täter bei seinen persönlichen Fähigkeiten, Kenntnissen und seinem Einsichtsvermögen zur Sorgfalt verpflichtet war.[36]) Das setzt aber voraus, daß der Täter bei seiner individuellen Veranlagung zu der Einhaltung der gebotenen Sorgfalt überhaupt fähig war.[37]) Soweit diese Veranlagung unterdurchschnittlich ist, mindern sich entsprechend die an den Handelnden zu stellenden Anforderungen. Von einem Berufsfahrer kann mehr verlangt werden als von einem Sonntagsfahrer, und die Anforderungen an einen frischen Fahrer sind höher als die an eine nervöse Fahrerin.[38]) Auch nur vorübergehende Beeinträchtigungen der Körper- und Geistesverfassung des Fahrzeugführers, wie Übermüdung, Erschöpfung, Erregung und Bestürzung sind zu berücksichtigen.[39]) In Anerkennung dieser Auffassung hat das Reichsgericht einen ermüdeten Fahrer freigesprochen.[40]) Dieser wurde während der Fahrt von Müdigkeit überfallen. Er hielt daher an und schlief eine Viertelstunde. Nachdem er sich im Rhein gewaschen hatte, fuhr er weiter und verursachte bei erneuter plötzlicher Müdigkeit einen Unfall. Das Reichsgericht verneinte dabei das Vorliegen von Fahrlässigkeit, wenn der Fahrer nach einem die normale Leistungsfähigkeit mindernden Unwohlsein und nach Übermüdung bei sorgfältiger Prüfung zu der Auffassung komme, durch Ruhe und Erfrischung die zur weiteren Leitung des Kraftwagens erforderlichen körperlichen und geistigen Fähigkeiten wiedererlangt zu haben; dann aber infolge eines tatsächlich noch vorhandenen, ihm jedoch nicht zum Bewußtsein gekommenen Ermüdungszustandes einen Augenblick die Gewalt über die Steuerung verliere und dadurch den Tod und die Körperverletzung von Menschen verursache.

Ist demnach auf Grund dieser Erwägungen bei der Ausführung einer bestimmten Handlung der Vorwurf der Pflichtwidrigkeit ausgeschlossen, so kann doch bei dem individuellen Mangel an den erforderlichen Kenntnissen und Fähigkeiten dieser Vorwurf und damit das Fahrlässigkeitsurteil darin begründet sein, daß der Täter eine solche Tätigkeit überhaupt übernommen hat, bei der sein Vermögen übersteigende Anforderungen gestellt werden.[41]) Daher muß das Verhalten eines Kraftfahrers als pflichtwidrig angesehen werden, der ohne Verkehrserfahrung nach gerade bestandener Führerprüfung seinen Wagen zu den lebhaftesten Zeiten duch den schwierigen Großstadtverkehr steuert und dabei einen Unfall verursacht. Denn er mußte

[36]) RGSt 39, S. 5.
[37]) Vgl. aber d. Beispiel S. 35 und S. 49/50.
[38]) Vgl. ähnliche Beispiele bei Frank § 59 VIII 5.
[39]) Köhler S. 281; Mezger S. 359; Allfeld S. 183, Anm. 13; Exner S. 184; Frank § 59 VIII 5.
[40]) RGSt vom 15. Okt. 29, JW 1930 S. 1970 Nr. 29.
[41]) Frank § 59 VIII 5; Mezger S. 359.

und konnte bei gehöriger Aufmerksamkeit erkennen, daß er der dortigen Verkehrslage nicht gewachsen war.[42])

Es ist klar, daß zwar die Anwendung dieser Grundsätze „bei der individuellen Pflichtbemessung des Fahrlässigkeitsurteils im praktischen Rechtsleben die denkbar höchsten Anforderungen an die Lebenserfahrung und an die juristische Einzelwertung stellt, sie bildet freilich auch zugleich den besten Maßstab für die Feinheit des Wertempfindens auf Seiten des Urteilenden."[43])

§ 5. b) Die Vorhersehbarkeit.

Wie auf Seite 11 ff ausgeführt worden ist, gehört zur Fahrlässigkeit außer der Versäumung der gebotenen Aufmerksamkeit die Vorhersehbarkeit des dadurch verursachten Erfolges.[44]) Voraussehbarkeit ist gegeben, wenn der Handelnde bei Anwendung der Sorgfalt und Aufmerksamkeit, die nach den obwaltenden Umständen und seinen persönlichen Verhältnissen von ihm zu fordern waren, den verursachten Erfolg als mögliche Folge seines pflichtwidrigen Verhaltens vorausgesehen hätte.[45])

Die Vorhersehbarkeit braucht sich nicht auf den tatsächlichen Ablauf der Geschehnisse in allen Einzelheiten zu beziehen. Vielmehr ist es ausreichend, wenn der Täter sich den Zusammenhang zwischen der Handlung und dem schädigenden Erfolge in seinen wesentlichen Hauptzügen vorstellen mußte.[46]) Man kann je nach der Schärfe des menschlichen Erkennungsvermögens und der Fähigkeit begrifflichen Unterscheidens jeden nach Anfang und Ende bestimmten Kausalverlauf in eine unbegrenzte Zahl immer feinerer und feinerer Zwischenglieder auflösen. Deshalb kann weder objektiv noch subjektiv für die Frage kausaler Zurechnung, sei es zum Vorsatz, sei es zur Fahrlässigkeit, gefordert werden, daß alle wirksam gewordenen Zwischenglieder vollständig festzustellen seien und alle dem Täter entweder bewußt oder doch von ihm vorherzusehen waren. Nur wenn die Zwischenglieder außerhalb der Erfahrung des täglichen Lebens liegen, und es daher dem Täter unmöglich gewesen ist, die Vorstellung von der Kausalität seines Tuns zu gewinnen, kann und muß die Voraussehbarkeit des eingetretenen Erfolges verneint werden.[47]) In dieser Hinsicht ist eine

[42]) Vgl. auch RGZ. v. 17. Dez. 14, Recht 1915 Nr. 1786, (Übernahme langer Nachtfahrten); RGSt v. 18. Juni 29, JW 1929 S. 2822 Nr. 7; Boschheidgen S. 15/16.

[43]) Mezger S. 359 unten.

[44]) Nur der tatsächlich eingetretene Erfolg kommt in Betracht, nicht Einzelheiten des Ursachenverlaufs: RGSt v. 7. Okt. 27, RdK 1928 S. 111 Nr. 116.

[45]) Mezger S. 361; Frank § 59 VIII 6.

[46]) Vgl. Frank § 59 VIII 6; Allfeld S. 183; Mezger S. 361; Köhler S. 283; RGSt 34, S. 91; 54, S. 349; 56, S. 350.

[47]) Vgl. RGSt 65, S. 136; BayrObLG-St, JW 1927, S. 1385, Nr. 2; OLG Düsseldorf RdK 1930, S. 192.

Entscheidung des Reichsgerichts aus dem Jahre 1928[48]) recht anschaulich: Ein Lastwagenführer hatte die Ladung seines Wagens nicht ausreichend befestigt. Sie kam ins Gleiten, wodurch zwei Arbeiter, die sich ohne Wissen des Fahrers auf die Ladung gesetzt hatten, verunglückten. Das Reichsgericht stellte bei seiner Entscheidung die Frage nach der Voraussehbarkeit darauf ab, ob es der allgemeinen Erfahrung entspreche oder widerspreche, daß Menschen sich ohne weiteres auf Ladungen von Lastkraftwagen setzten. Der Fahrer hat insbesondere im Hinblick auf seine Eigenschaft als Berufsfahrer durch die mangelhafte Befestigung der Ladung pflichtwidrig gehandelt. Die Voraussehbarkeit des eingetretenen Erfolges fehlte jedoch, denn der Fahrer brauchte nicht damit zu rechnen, daß Personen den Wagen heimlich besteigen und bei Abgleiten der Ladung zu Schaden kommen, da ein solches Unternehmen außerhalb aller menschlichen Erfahrungen stehe.[49])

Daneben sind weiter gleichfalls die besonderen tatsächlichen Umstände und die Persönlichkeit des Täters entscheidend, und zwar kommt auch hier wieder eine unter- und überdurchschnittliche Begabung und Fähigkeit in Betracht. Es kommt wieder darauf an, ob gerade der Täter nach seinen persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten die gebotene Voraussicht in dem gegebenen Falle anwenden konnte.[50]) Die Grenze der Voraussehbarkeit fällt daher insoweit mit derjenigen der Erkenntnismöglichkeit des Handelnden zusammen.[51]).

Die derart objektiv und subjektiv bestimmte Vorhersehbarkeit gibt der Praxis die Möglichkeit, bei Anwendung der Bedingungstheorie „auf strafrechtliche Tatbestände ihre Ausgleichung gegen zu große Härte in dem subjektiven Erfordernisse der Vorhersehbarkeit“[52]) zu finden.[53]) Derartige „Härten“ können nämlich daraus entstehen, daß nach der im Strafrecht geltenden Auffassung[54]) jede Bedingung, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne daß gleichzeitig damit der Erfolg entfiele, kausal ist und damit eine der Voraussetzungen für die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Täters abgibt. Mit der Be-

[48]) vom 21. Februar 28, JW 1928 S. 2327.

[49]) Vgl. über das Verhältnis von Pflichtwidrigkeit und Voraussehbarkeit Seite 11 ff.

[50]) Mezger § 46 III, S. 361; Allfeld S. 182; Exner S. 180 ff; RGSt 29, S. 220; 58, S. 30; 59, S. 355; JW 1933, S. 2838 Nr. 12.

[51]) Im Einzelnen kann hier auf die Ausführungen verwiesen werden, die auf Seite 14 ff über den an die Sorgfaltspflicht ebenfalls in objektiver und subjektiver Hinsicht anzulegenden Maßstab gemacht worden sind.

[52]) RGSt 61, S. 320.

[53]) Kausalität und Schuld sind zwar zwei in ihrem Wesen völlig verschiedene allgemeine Verbrechensmerkmale. Das schließt aber nicht aus, daß das eine geeignet ist, die Auswirkungen des anderen auszuschließen oder einzuschränken. (Vgl. dazu ausdrücklich RGSt 56, S. 348/9; 61, S. 320; Frank § 1 III 3; Mezger § 15 II S. 112, § 15 IV S. 122, 126 ff; v. Liszt-Schmidt § 29 I 2).

[54]) RGSt 54, S. 349 (Bluter-Fall); 59, S. 107 ff.

jahung der Kausalität ist noch keinerlei strafrechtliches Werturteil über die Willensbetätigung des Handelnden abgegeben. Denn bei der Kausalität handelt es sich vielmehr nur um eine gedankliche Verbindung zwischen zwei Begebenheiten in der Außenwelt, zwischen der Handlung und dem Erfolg. Die strafrechtliche Wertung der Handlung folgt dagegen erst aus den Untersuchungen über die Rechtswidrigkeit der Tat und über die Schuld des Täters. Daher ist es kein Widerspruch, wenn gegebenenfalls eine Handlung zwar für den eingetretenen Erfolg als kausal angesehen, dem Handelnden aber nicht zur Schuld angerechnet wird.[55])

§ 6. 2. Die Fahrlässigkeit im Zivilrecht.

Die Merkmale der Fahrlässigkeit im bürgerlichen Recht stimmen im wesentlichen mit denen des Strafrechts überein. Das Verschulden im bürgerlichen Recht beruht ebenso wie im Strafrecht auf einem Motivationsfehler, „vermöge dessen eine Person für das begangene Unrecht verantwortlich gemacht werden kann".[56]) So enthält denn auch das Bürgerliche Gesetzbuch keine eigene Begriffsbestimmung der Fahrlässigkeit.[57]) Es kann insoweit auf die vorhergehenden allgemeinen Ausführungen über die Schuld im Strafrecht Bezug genommen und die unbewußte Fahrlässigkeit auch hier bestimmt werden als Außerachtlassung der erforderlichen Sorgfalt, bei deren Anwendung der nicht gewollte rechtswidrige Erfolg hätte vermieden werden können. Es ist daher auch im Zivilrecht auf die beiden Schuldelemente der Pflichtwidrigkeit und Voraussehbarkeit abzustellen. Über deren nähere Bedeutung und Voraussetzungen kann gleichfalls auf die vorhergehenden Ausführungen verwiesen werden. Allein auf einen, bei richtiger Auffassung allerdings nur scheinbaren Unterschied zwischen Straf- und Zivilrecht ist näher einzugehen:

Der Maßstab, der im Strafrecht an die seitens des Täters zu beobachtende Sorgfalt anzulegen ist, wird in objektiver und subjektiver Weise bestimmt. Der Grad von Sorgfalt, den das Zivilrecht verlangt,[58]) scheint dagegen nur ein objektiver zu sein. Die „im Verkehr

---

[55]) Auch im kommenden Strafrecht bleibt der bisher herausgearbeitete, geltende Inhalt des Fahrlässigkeitsbegriffs bestehen. Vgl. Schäfer bei Gürtner, D. komm. Dt. Strafrecht I, S. 49—50. aA: Gülde, S. 253, der ein rein objektives Maß für Pflichtwidrigkeit und Vorhersehbarkeit im Strafrecht des Verkehrs vorschlägt.

[56]) Enneccerus-Nipperdey § 196 I, S. 654.

[57]) § 276 BGB ist keine allgemeine Begriffsdefinition, sondern lediglich eine Einzelbestimmung über den Schuldinhalt der Fahrlässigkeit im bürgerlichen Recht; vgl. unten im Text.

[58]) § 276 BGB: „Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer Acht läßt."

erforderliche Sorgfalt" muß außer Acht gelassen sein. Es ist dabei jedoch weiter zu bedenken, daß § 276 BGB allein eine Vorschrift über die anzuwendende Sorgfalt enthält, „d. h. für die Frage, ob mit der erforderlichen Sorge, Aufmerksamkeit und Beharrlichkeit, dem nötigen Nachdenken und Zeitaufwand verfahren ist. Hinsichtlich aller nicht vom Willen abhängiger geistiger oder körperlicher Fähigkeiten (Verstand, Kenntnisse, Übung, Körperkraft oder Gebrechlichkeit) kann nur die Individualität der betreffenden Person entscheiden."[59]) Diese Umstände sind zwar im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnt, gehören aber notwendig zu dem allgemeinen Schuldbegriff und sind deshalb ohne Weiteres mit zu berücksichtigen. Daraus erklärt sich ihre Nichterwähnung im § 276 BGB, wie überhaupt der Gesetzgeber allgemein darauf verzichtet hat, den Begriff der Schuld und ihrer Erscheinungsarten gesetzlich festzulegen.

Die Berücksichtigung dieser individuellen Eigenschaften und Fähigkeiten bei der Prüfung der Frage, ob die erforderliche Sorgfalt im Einzelfalle angewendet worden ist, wird von der vielleicht noch herrschenden Meinung abgelehnt. Nach ihr ist für die Beurteilung der Fahrlässigkeit im bürgerlichen Recht ein objektiver und abstrakter Maßstab zu verwenden.[60]) Zutreffender erscheint jedoch die oben dargestellte Auffassung. Die persönlichen Eigenschaften und Fähigkeiten müssen ganz allgemein im Recht, und nicht nur im Strafrecht, bei der begrifflichen Erfassung der Schuld von Bedeutung sein.[61]) Denn sonst käme man zu nach heutigem Rechtsgefühl ungerechten und unbilligen Ergebnissen. Man müßte nämlich auch die Minderbegabten, Ununterrichteten und körperlich Schwachen eben wegen ihrer geistigen und körperlichen Mängel für haftbar erklären, obwohl sie bei der einen Schaden herbeiführenden Handlung ihre besten Kräfte angespannt hatten.[62]) Wenn ein solcher Mensch allerdings eine Tätigkeit übernimmt, der er nach seinen Anlagen und Fähigkeiten überhaupt nicht gewachsen ist, so handelt er fahrlässig. Dann trifft ihn aber nicht der Schuldvorwurf wegen der mangelhaften Ausführung der übernom-

---

[59]) Enneccerus-Nipperdey § 197 I 3 a, S. 659; ebenso: v. Tuhr II 2, S. 489; Planck § 276 2 b, S. 221; Leonhard, Lehrb. S. 442 ff, Kurzlehrb. S. 48, derſ. in: Festgabe für Enneccerus S. 1 ff.; Siber, Grundr. II, S. 43/44; Kreß S. 326 ff; Landsberg I S. 254; vgl. Verhandlungen d. 34. Dt. Juristentages I S. 114 ff, II S. 473 ff.

[60]) Vgl. Lehmann S. 339 u. Die Vertreter der herrschenden Meinung sind bei Planck § 276 Bem. 2 b β bb zusammengestellt.

[61]) Bei der Stellungnahme zu dieser Frage ist zu bedenken, daß die Untersuchungen über die Schuld von der strafrechtlichen Seite der Rechtswissenschaft begonnen und dort auch zu den tiefgründigsten wissenschaftlichen Erörterungen und Ergebnissen geführt haben. Das Zivilrecht kennt in diesem Umfange eine Lehre von der Schuld nicht, sondern hat vielmehr zum guten Teil die für das Strafrecht gefundenen Erkenntnisse übernommen.

[62]) Enneccerus-Nipperdey § 197 Anm. 6.

menen Tätigkeit, sondern die Fahrlässigkeit liegt vielmehr in eben dieser Übernahme selbst begründet.[63])

In der Praxis kommen sich dann auch beide Auffassungen im Ergebnis nahe. Die herrschende Meinung verlangt zwar die Anlegung eines objektiven Maßstabes, gibt aber andererseits zu, daß bei der Feststellung der jeweilig anzuwendenden Sorgfalt auf die typischen Verhältnisse der Beteiligten, auf die Anschauungen der Gruppen und Kreise von Menschen, zu denen jene gehören, Rücksicht genommen werden muß.[64]) Mit dieser unterschiedlichen Behandlung von nach Alter, Bildung und Lebensstellung verschiedenen Menschen[65]) stellt auch die herrschende Meinung auf die subjektive Seite der Täterpersönlichkeit ab. Lange[66]) hat recht, wenn er ausführt: „durch immer feinere Scheidungen der Fallgruppen würdigt man in Wirklichkeit den Einzelfall; man denkt ihn als Glied einer Kette von gedachten gleichliegenden Fällen. Man würdigt diesen Fall und fragt doch, wie ist in einem Fall dieser Art zu entscheiden?" Es ist daher im Interesse der in weiterem Maße anzustrebenden Rechtsklarheit und Verständlichkeit zu fordern, daß man von diesen, allein zur Vermeidung unbilliger Entscheidungen gemachten Überfeinerungen abgeht und sich der neuen Auffassung anschließt, die auf einfacherem und geraderem Wege zu denselben Ergebnissen kommt.

§ 7. 3. Die Schreckſekunde.

Für den Kraftfahrer hat im Rahmen der Prüfung der Fahrlässigkeit die sogenannte Schreckſekunde besondere Bedeutung. Darunter ist der Zeitraum zu verstehen, der zwischen dem Bemerken einer unerwartet plötzlichen Gefahr bezw. einem Hindernis und dem Ausführungsbeginn der erforderlichen Abwehrhandlung verstreicht.[67]) Dabei liegt es bereits im Sinne der Bezeichnung, daß hier nicht die gewöhnliche Entschließungs- oder Reaktionszeit gemeint ist, die das Reichsgericht im Durchschnitt mit einer halben Sekunde berechnet, sondern der neben die gewöhnliche Reaktionszeit tretende, durch Schreck über das unerwartete Auftreten verlängerte Zeitraum. Während dieser Zeitspanne von dem Auftauchen völlig unerwarteter, gefahr-

---

[63]) Leonhard, Lehrb. S. 445; Planck aaO, S. 222; Enneccerus-Nipperdey § 197 S. 659/660; v. Tuhr II 2 S. 489; Lehmann S. 339 u.; RGZ 128, S. 43.

[64]) RGZ 95, S. 17; 119, S. 400; 126, S. 331; Seuff. Arch. 64, S. 393; Gruch-Beitr. 48, S. 788/789.

[65]) OLG Dresden Seuff. Arch. 64, S. 186 (Fahrl. im Rahmen von § 254 BGB).

[66]) Vom alten zum neuen Schuldrecht S. 81.

[67]) Vgl. RGSt v. 25. Sept. 33, JW 1933, S. 2838 Nr. 12.

drohender Hindernisse bis zur Einleitung gebotener Abwehrmaßnahmen ist die Entschlußkraft des Kraftfahrers gelähmt.[68]) [69])

Aus dieser Einsicht ergibt sich nun die Fragestellung, ob der unbenutzt verstreichende Zeitraum bei Eintritt eines straf- oder ersatzrechtlich bedeutsamen Erfolges dem Fahrer bei der Prüfung der Schuldfrage zugutegehalten werden kann, oder ob darauf der Vorwurf der Fahrlässigkeit gestützt werden muß. Nach dem über das Verhältnis der beiden Elemente unbewußt fahrlässiger Schuld Gesagten hat man bei der Prüfung der Frage nach der Bedeutung der Schreckſekunde bei der Pflichtwidrigkeit anzuknüpfen. Hat der Fahrer noch pflichtgemäß gehandelt, wenn er sich durch ein plötzlich und unvermutet auftauchendes Hindernis in seinen Gegenmaßnahmen zeitweilig behindern ließ? Hat er jede gebotene und mögliche Sorgfalt bei seiner Fahrweise beachtet? Die Rechtsprechung hat mit Recht die Beantwortung dieser Fragen darauf abgestellt, jeweils zu prüfen, ob der Fahrer nach seinen Erfahrungen und denen des Lebens sowie nach der Verkehrslage mit solchen Hindernissen rechnen mußte. Dann mußte er auch seine Fahrweise entsprechend der Erwägung einrichten, daß er für einen Augenblick durch die Schreclähmung gehindert sein würde, die nötigen Maßnahmen zu treffen.

Eine solche Feststellung in bejahendem Sinne treffen die Gerichte mit Recht, wenn es sich um Unfälle handelt, die bei Straßeneinmündungen, Kreuzungen mit lebhaftem Verkehr oder bei sonstigen besonderen Gefahrstellen geschehen sind, auf die der Fahrer durch amtliche Warnungszeichen aufmerksam gemacht worden ist.[70]) Bei derartigen Verkehrslagen muß daher der Fahrer beim Bemessen seiner Fahrweise den notwendigen Zeitraum von der Aufnahme des Schreckes über das auftauchende Hindernis, dem Verarbeiten des äußeren Bildes im Gehirn und der Erzeugung eines Entschlusses bis zu dem Ergreifen von Gegenmaßnahmen in Ansatz bringen. Hat er sich so verhalten, so trifft ihn nicht der Vorwurf pflichtwidrigen Verhaltens, und dann ist er für den eingetretenen Erfolg nicht verantwortlich.[71]) Muß dies aber nach

---

[68]) Über den Unterschied zwischen Reaktionszeit und Schreckſekunde vgl. die treffenden Ausführungen in RGSt v. 24. Okt. 32, JW 1933, S. 851 Nr. 28; auch RG v. 28. Sept. 32, DAR 1934, Sp. 15.

Bei unerwartetem, überraschendem Gefahreintritt kann eine Verlängerung der Reaktionszeit (½ Sek.) durch Schreckwirkung um das Doppelte, bei reaktionsträgen Personen um das Dreifache eintreten. Eine Faustregel besagt, daß sich bei Schreck der Bremsweg verdoppelt, vgl. DDAC — Motorwelt 1935 Heft 25 S. 14.

[69]) RGSt 65, S. 142; OLG Dresden v. 3. Apr. 28, RdK 1928, S. 183.

[70]) RGZ v. 25. Juni 28, RdK 1928, S. 283 ff; OLG Stuttgart v. 26. Juli 29, RdK 1929, S. 423.

[71]) RG v. 29. Apr. 29, RdK 1929, S. 248; v. 17. Mai 29, RdK 1929, S. 475.

der Sachlage verneint werden, so ist weiter nach Maßgabe der auf Seite 16 dargestellten Grundsätze zu prüfen, ob der tatsächlich eingetretene Erfolg bei der gebotenen Aufmerksamkeit für den Täter voraussehbar gewesen ist. Gewöhnlich wird auch die Voraussehbarkeit bejaht werden müssen. Es sind jedoch Fälle denkbar, in denen es auch bei Anwendung aller zu fordernder Aufmerksamkeit nicht möglich gewesen ist, den Eintritt eines tatbestandsmäßigen Erfolges vorauszusehen.[72]) Unter solchen Umständen entfällt gleichfalls der Vorwurf unbewußt fahrlässiger Schuld, aber dann wegen des besonderen, entgegen aller Wahrscheinlichkeit eingetretenen Erfolges.

[72]) Vgl. Seite 16 ff.

1. Hauptteil.

I. Die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers nach früherem Recht in Rechtsprechung und Schrifttum.

§ 8. 1. Grundsatz des Rechnenmüssens mit Unbesonnenheiten Anderer, selbst aber immer richtig handeln zu müssen.[1])

Nach den Darlegungen über den Begriff der Fahrlässigkeit ist nunmehr aufzuzeigen, bei Vorliegen welcher tatsächlichen Umstände die Rechtsprechung und das Schrifttum eine Haftung des Kraftfahrers wegen unbewußter Fahrlässigkeit angenommen haben. Dabei genügt es, die in den Entscheidungen des letzten Jahrzehnts entwickelten Grundlinien der Rechtsprechung heranzuziehen. Die Entscheidungen machen im allgemeinen keinen ausdrücklichen Unterschied zwischen Pflichtwidrigkeit und Vorausseh barkeit. Sie knüpfen in der Hauptsache an das Element der Vorausseh barkeit und nehmen mit deren Bejahung zugleich die Pflichtwidrigkeit des Verhaltens des Kraftfahrers an.[2])

An der Spitze der Leitsätze der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts steht der Satz, daß mit Unbesonnenheiten aller Verkehrsteilnehmer zu rechnen sei. Danach kann jedermann ein vorschriftsmäßiges Verhalten des Kraftfahrers erwarten, während diesem ein Nichtvoraussehen der Unbesonnenheiten der anderen Verkehrsteilnehmer, mögen sie nun auf Unachtsamkeit, Alter oder Taubheit beruhen,[3]) als Fahrlässigkeit angerechnet wird. Bis zum Jahre 1925 etwa galt dieser Grundsatz uneingeschränkt. Das Reichsgericht sagte damals: „Mit unverständigem Benehmen Anderer auf der Straße muß der Fahrer rechnen."[4])

Mit diesem weitgehenden Grundsatz, der zivil- und strafrechtlich dem Fahrer die Verantwortung bei jedem durch Unachtsamkeit Anderer hervorgerufenen Unfall aufbürdete, wurde jedoch unter dem Drucke der aufstrebenden Kraftfahrt äußerlich gebrochen und eine

[1]) Für die Stoffgliederung sei bemerkt, daß in diesem Abschnitt nur von der allgemeinen Unbesonnenheit aller Wegebenutzer die Rede ist, während eine Unterart unbesonnenen Verhaltens, das die Rechtsprechung viel beschäftigt — das Hineinlaufen in die Fahrbahn eines Kraftfahrzeuges — Gegenstand gesonderter Betrachtung sein wird.

[2]) Die praktische Rechtsanwendung ist bei dem innigen logischen Zusammenhang beider Elemente verständlich. Vgl. dazu Seite 12 ff.

[3]) Vgl. die folgenden Beispiele.

[4]) Urteil vom 4. Jan. 1920 in Verk. Rundschau 1920 S. 411, 412.

scheinbare Einschränkung zur Beruhigung der allseitigen Empörung vorgenommen. Der Satz erhielt seine noch heute gebrauchte Form durch den Zusatz: „soweit sie nicht außerhalb jeder Erfahrung liegt".[5]) Gleichzeitig wurde jedoch die allgemeine Erfahrung, von der der Kraftfahrer bei seiner Fahrweise auszugehen habe, in weitestgehendem Maße dahin bestimmt, daß darunter fast jedes unvernünftige, Gefahr bringende Verhalten Anderer zu verstehen war. In beinahe allen entschiedenen Fällen trug daher der Kraftfahrer die Last der Entschädigung oder sogar die Strafe davon.

Gemäß § 19 KVO (jetzt: Ausführungsanweisung II, 3 zu § 25 RStVO) müssen Warnungssignale abgegeben werden, wenn jemand auf der Straße gefährdet ist. Gerade diese Signale sind jedoch oftmals geeignet, Schrecken zu erregen, wenn sie aus ungenügender Entfernung abgegeben werden. Besondere Bestimmungen über die Entfernung bestehen nicht, ihre Beurteilung im Prozesse bleibt daher den Gerichten überlassen. Bereits im Jahre 1907 forderte das Reichsgericht[6]) rechtzeitige Abgabe, andernfalls könnte der Fahrer kein zweckmäßiges Verhalten des Gewarnten erwarten, sondern er müßte mit unbesonnenem Verhalten rechnen. Die Nichtinrechnungstellung dieser Wirkung bedeute aber eine Fahrlässigkeit. Zu dieser Entscheidung hat sich kein Widerspruch ergeben, ebenfalls nicht zu der folgenden: Das Reichsgericht verlangte[7]) zwar schon vom Fußgänger ein Umsehen vor dem Überschreiten des Fahrdammes,[8]) dabei aber nur die Beachtung sichtbarer, sich nicht überschnell nähernder Fahrzeuge. Wenn das Fahrzeug jedoch trotz Umschau — etwa an einer Straßenecke — vorher unsichtbar gewesen, oder so schnell herangekommen sei, daß es zu spät entdeckt werden mußte, so sei ein Erschrecken und unverständiges Verhalten durchaus vorausseh bar.

In einem anderen Falle[9]) war auf offener Landstraße auf Signal des Fahrers, der eine Gruppe von Fußgängern links überholen wollte, der eine von diesen unmittelbar vor dem Wagen nach links hinübergesprungen und so überfahren worden. Der Fahrer wurde aus § 230 StGB bestraft. Das Reichsgericht sagte dazu, es müsse daran festgehalten werden, daß der Kraftfahrer die Pflicht habe, mit unverständigem Benehmen Anderer auf der Straße zu rechnen. „Das ergibt sich schon daraus (!), daß der Kraftwagen als ein wuchtiger Körper usw. eine Unsicherheit für den Verkehr in sich birgt, aber auch daraus, daß der Straßenverkehr jedem, auch dem geistig wenig regsamen,

[5]) vgl. RGSt. vom 1. Juni 26, RdK 1926, S. 77.
[6]) JW 1908, S. 106.
[7]) Entschdg. vom 18. März 29, DAR 29, Sp. 195.
[8]) vgl. OLG Köln vom 6. Dez. 28, JW 1929, S. 953: vorherige Vergewisserung von der Freiheit des Überganges durch den Fußgänger.
[9]) RG vom 4. Jan. 27, JW 1927, S. 1522, Nr. 7, RGSt 61, S. 120.

dem Kinde, wie gebrechlichen Personen, offen ist." Der Fahrer müsse infolgedessen mit verkehrtem Handeln in plötzlichem Erschrecken rechnen. Sachgemäßes Handeln dürfe er nur dann erwarten, wenn er erkannt habe, daß das Signal gehört und aufgenommen sei, und wenn er aus dem daraufhin gezeigten oder sonstigen Verhalten der anderen Person schließen durfte, daß diese sich auch weiterhin verständig bewegen würde.

Ähnlich sind die Erwägungen in dem Urteil vom 4. Februar 1927.[10]) Dabei handelte es sich um einen auf der Landstraße hin und her pendelnden Radfahrer, der dem Kraftwagen entgegenkam und trotz Signal in diesen hineinfuhr. Bei dieser Entscheidung forderte das Reichsgericht den Nachweis, daß der Radler für den Fahrer erkennbar gewarnt war. Diese beiden Urteile sind besonders kennzeichnend für das Auseinandergehen der Meinungen im früheren Straßenverkehrsrecht und andererseits auch für die neue Verteilung der Pflichten im heutigen. So fanden sie die Kritik von vier bekannten Kennern des Verkehrsrechts. Aus den Besprechungen von Isaac, Peters und Köhler[11]) sei Folgendes festgehalten:

Die beiden Ersterwähnten nehmen nicht ausdrücklich Stellung gegen die Urteile, sie stellen vielmehr nur fest, daß sie mit der bisherigen Rechtsprechung übereinstimmen, während sich Köhler eingehend zur Sache selbst äußert. Er stellt einleitend fest, daß durch die damals gerade erfolgte Neufassung der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr das Maß der Sorgfaltspflicht bezüglich der an den Kraftfahrer zu stellenden Anforderungen sich nicht geändert habe. Diese richte sich vielmehr nach der Gefährlichkeit der Lage, die durch Geschwindigkeit, Güte des Fahrzeuges und Verkehrslage bedingt wird. Der Fahrer müsse gewissermaßen als Ausgleich für die Gefährlichkeit der Kraftfahrzeuge an sich „alle nach der Erfahrung voraussehbaren Schädigungen Dritter bedenken und vermeiden". Von diesem Gesichtspunkt aus hält er das Urteil vom 4. Januar, die Fußgänger betreffend, für richtig, obwohl die Fußgänger falsch ausgewichen seien. (Das Reichsgericht hatte dagegen gesagt, sie hätten sich richtig verhalten.) Dieses Falschausweichen sei nämlich auf jeden Fall durch die im Urteil gebrauchte Regel des Rechnenmüssens mit Unbesonnenheiten gedeckt. Im Übrigen brauche auch kein Fußgänger die Normen des sachgemäßen Verhaltens zu kennen, und endlich sei er mangels bestehender Vorschriften nicht einmal verpflichtet, auszuweichen.

Zu der zweiten Entscheidung bezüglich des pendelnden Radlers bemängelt Köhler, daß das Reichsgericht darauf abstellt, festzustellen, ob der verletzte Radfahrer den entgegenkommenden Kraftwagen gesehen

[10]) JW 1927 S. 1522, Nr. 8.
[11]) vgl. bei den Entscheidungen: JW 1927, S. 1522 ff.

und seine Warnzeichen gehört habe. Er behauptet, daß es vielmehr genüge, wenn angeführt wird, daß der Kraftfahrer mit unverständigem Verhalten zu rechnen habe. Außerdem sei das Hin- und Herfahren auf der Straße bei heftigem Winde garnicht unsachgemäß oder gar unverständig. Selbst wenn der Kraftwagen zwar rechts gefahren sei, aber *nicht angehalten* oder nicht Schritt gefahren sei, bis der *Radfahrer* vorbeigefahren sei, habe der Führer fahrlässig gehandelt.

Zu diesen Anmerkungen brachte Neukirch[12]) eine ausführliche Erwiderung. Er betonte zunächst, daß gerade auf dem Gebiet der Straßenunfälle die Unzulänglichkeit menschlichen Rechtsfindens besonders kraß hervortrete. Die Zeugen teilten sich in die Gruppen der autofreundlichen und -feindlichen, ferner seien die Richter meist gegen den Autofahrer ablehnend eingestellt wegen der bekannten finanziellen Mißstände der Besoldung der Richter; dazu komme, daß gerade bei Verkehrssachen keine Sachverständigen — im Gegensatz zu anderen Gebieten — zugezogen würden, trotzdem die Richter lediglich auf Grund ihrer nur geringen Kenntnisse vom Wesen und Erfordernis neuzeitlichen Verkehrs „als Fußgänger" urteilten.

Der Behauptung von Peters[13]), der dem Reichsgericht darin beigestimmt hatte, daß der Fahrer nur dann weiterhin mit verständigem Benehmen gewarnter Personen rechnen könne, wenn diese nach aufgefaßtem Signal sich verständig verhalten, und weiterhin gesagt hatte, daß dies nur für normale Ereignisse gelte, stimmt auch Neukirch zu. Wenn zum Beispiel ein Radfahrer, der richtig rechts fährt, überholt werden soll, braucht der Kraftfahrer nicht so lange Signal zu geben und zu warten, bis der Radfahrer sich etwa umdreht. Neukirch will auch auf jeden Fall davon ausgehen, daß ein Radfahrer entgegenkommende Fahrzeuge *von alleine* bemerken muß. Er widerlegt treffend die Behauptung von Köhler über das Nichtbestehen und Nichtkennenmüssen von Vorschriften für Fußgänger unter Hinweis auf die §§ 20 bis 29 der damals länderweise nach einem Reichsmuster eingeführten Straßen- und Verkehrsordnungen. Nach § 29, II hat schon damals die Verpflichtung des Fußgängers bestanden, bei Benutzung von Fahrwegen die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen. Im Übrigen macht er auf die juristische Übereinstimmung, aber den Unterschied in der Anschauung über modernen Verkehr zwischen den Besprechenden aufmerksam, je nachdem, ob sie aus einer Groß- oder Kleinstadt-Perspektive urteilen.

In weiterem Ausbau der Warnzeichen-Rechtsprechung wird unter Hinweis auf die Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. April 1929[14])

[12]) In JW 1927, S. 2030.
[13]) aaO.: JW 1927 S. 1522 ff.

auch die Forderung aufgestellt, daß der Fahrer sich vergewissern soll, ob der Fußgänger das Signal vernommen hat (auch Taube?). Es soll zwischen jedem Fahrer und jedem Fußgänger jedesmal eine richtige Verständigung zustande kommen, zu der der Fußgänger sogar verpflichtet sei,[15]) etwa durch Herumdrehen und einladende Handbewegungen[16]).

Nach einem Urteil des Reichsgerichts[17]) entbindet auch ein völlig unverständliches Verhalten einer Gruppe von vier Erwachsenen den Fahrer nicht von der Schadenersatzpflicht aus § 823, I BGB. Das Verhalten wurde allerdings vom Reichsgericht als kopflos bezeichnet, bedeutete aber nach dem Urteil trotzdem kein Verschulden. Das Oberlandesgericht Frankfurt hatte in der Vorinstanz den Anspruch abgewiesen. Die vier Personen gingen zu Zweien so nebeneinander, daß zwischen den beiden Mittleren ein Zwischenraum von vier Metern blieb. Nachdem der Fahrer aus 300 Meter Entfernung Warnzeichen gegeben hatte, rief einer aus der Gruppe einen anderen herüber zur Meidung des entstehenden Staubes. Der Angerufene ging darauf auf die andere Seite, wurde jedoch nervös und wollte auf die alte Seite zurück. So zerrten sich die beiden plötzlich auf dem Fahrdamm hin und her, sodaß sie von dem herangekommenen Wagen getötet wurden.

Der Fahrer hätte langsamer als 50 km fahren sollen, sagte das Reichsgericht. Seine Fahrlässigkeit streife den bedingten Vorsatz. Der § 276 BGB sei vom Berufungsgericht verkannt. Die Fußgänger hätten ein Recht an der Straße. Der Fahrer müsse gemäß § 823, I BGB haften, da er versucht habe, „mit Eilzugs-Geschwindigkeit durch eine Lücke von 4 m zwischen den Fußgängern vorbeizujagen, ohne daran zu denken, daß jeder geringfügige Mißgriff in der Steuerung, jedes unerhebliche Schleudern des Wagens, jede unvorsichtige Bewegung der erschreckten Wanderer leicht zu einem Unfall führen konnte." Eine Kritik zu diesem Urteil ist nur insofern festzustellen, als das vom Reichsgericht behauptete Recht an der Straße allerseits verneint wird.[18]) Insbesondere in den Städten habe der Fußgänger im Rahmen des Gesamtverkehrs nur ein seiner Eigenart entsprechendes Recht an der Straße.[19])

---

[14]) DAR 1929 Sp. 217.

[15]) so Boschheidgen Diss. S. 50.

[16]) In der Entscheidung 1 D 602/32 vom 23. Sept. 1932 (Berl. Börsenzeitg. vom 7. Mai 1935, Nr. 211) verlangt das RG: „Der Wegebenutzer, der auf ein Warnungszeichen auf der Fahrbahn stehenbleibt, muß auch deutlich zu erkennen geben, daß er den Kraftwagen vorbeilassen will."

[17]) Vom 15. Nov. 1928, JW 1929, S. 912.

[18]) vgl. Müller S. 603; Boschheidgen S. 40.

[19]) KG vom 2. Dezember 32, RdK 1933 S. 272: „schuldhaft handelt der Fußgänger, der die Fahrbahn längere Zeit in Längsrichtung benutzt."

Besonders kennzeichnend erscheint in diesem Zusammenhange ein Ausspruch des Reichsgerichts, der allerdings vor längerer Zeit ergangen ist, am 12. Mai 1925[20]): „Der Kraftfahrer muß sich hierbei auch die Möglichkeit von Unbesonnenheiten des Publikums vor Augen halten, soweit sie nicht außer aller Erfahrung liegen; denn die Straßen sind nicht nur für Personen im Vollbesitz der körperlichen und geistigen Kräfte bestimmt, sondern müssen auch von alten, gebrechlichen, in ihren Nerven zermürbten und von noch nicht vollentwickelten, insbesondere im großstädtischen Straßenverkehr noch nicht voll geschulten Personen benutzt werden."

Daß nicht nur mit unbesonnenem Verhalten von Fußgängern jeder Kraftfahrer zu rechnen habe, sondern auch mit einem solchen aller anderen Straßenbenutzer, insbesondere der Radfahrer, die bekanntermaßen an einem großen Teile aller Unfälle beteiligt sind, wurde schon erwähnt. Bei ihnen ist nach der Rechtsprechung ein verkehrswidriges und vernunftloses Verhalten von vornherein in Rechnung zu stellen, mag dieses nun auf mangelnder Kenntnis der Vorschriften oder Rücksichtslosigkeit beruhen. In diesem Sinne wurde ein Kraftfahrer vom Reichsgericht bestraft[21]), der in einer Ortschaft, aber auf unbelebter Straße, zu schnell gefahren sei und daher einen ursprünglich rechts vorfahrenden Radfahrer totgefahren hatte. Dieser hat den Unfall selbst dadurch hervorgerufen, daß er kurz vor dem herankommenden Wagen einfach, ohne sich umzusehen oder ein Zeichen zu geben, nach links hinüber gefahren war. Diese Handlungsweise bezeichnet das Reichsgericht als für den Fahrer vorhersehbar: „Daß ein Radfahrer aber auf wenig belebter Straße diese überquert, ohne sich umzusehen oder durch ein Zeichen sein Vorhaben anzuzeigen, kann nicht als eine außergewöhnliche, der Erfahrung des täglichen Lebens widersprechende Unvorsichtigkeit angesehen werden."[22]) [23])

Hierbei meint das Reichsgericht offenbar — im Rahmen seiner sonstigen Rechtsprechung —, daß es sich um eine Unvorsichtigkeit handelt, die nicht außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung des täglichen Lebens liegt, denn an sich liegt doch zumindest eine ungewöhnliche Unvorsichtigkeit des Radfahrers auch nach damaligem Rechte vor.[24]) In dieser Entscheidung lehnte das Reichsgericht auch die Zubilligung einer Schreckſekunde ab, da das Hindernis für den Fahrer nicht un-

[20]) RdK 1926, S. 77, Jur. Rundschau, Beil. 1925, 759.
[21]) RGSt vom 12. Jan. 31, JW 1931, S. 877.
[22]) Zum entgegengesetzten Schluß kommt das OLG Köln, Straſſ. vom 17. Okt. 30, JW 1931 S. 838.
[23]) RGZ vom 28. Juni 34, Verk.-Rundsch. 1934 Sp. 465 fordert ebenfalls Anhaltenkönnen vor einem Radfahrer, der in die Fahrbahn des Wagens abbiegt.
[24]) vgl. Arndt, Anm. JW 1931 S. 877.

vorhersehbar aufgetaucht sei. Anderseits stellt es jedoch Betrachtungen über die gewöhnliche Reaktionszeit an, die auch bei einer Geschwindigkeit von 30 km bis zum Betätigen der Bremsen vergangen wäre, und überläßt deren Feststellung auch dem Untergericht. — Dieses Urteil hat einen besonders scharfen Widerspruch erfahren durch Arndt[25]) [26]). Aus seiner Besprechung sei Folgendes hervorgehoben: Das Erkenntnis erscheine mehr als bedenklich. Die „Voraussehbarkeitspflicht“[27]) sei vollständig überspannt, denn das normale Verhalten sei das dem Trägheitsgesetz folgende Verbleiben in der eingeschlagenen geraden Richtung. Die Anforderungen an die „Voraussichtspflicht“ seien im Laufe der Zeit immer höhergeschraubt worden. Im weiteren Zusammenhang erneuert Arndt seine Forderungen nach der psychotechnischen Feststellung der Länge der Schreckſekunde bei den einzelnen Angeklagten. Dieses Urteil, so fährt Arndt weiter fort, stehe außerdem in Widerspruch zu anderen Urteilen des Reichsgerichts, die vom Kraftfahrer eine Voraussicht so unbesonnenen Verhaltens von Radfahrern nicht verlangt hätten. So sei in der Entscheidung vom 30. Januar 1930[28]) die Freisprechung des Angeklagten durch die Strafkammer vom Reichsgericht bestätigt worden, weil der Fahrer nicht damit hätte zu rechnen brauchen, daß der links fahrende Radler, der rechts überholt wurde, plötzlich nach rechts in die Fahrbahn des Wagens fahren würde.

Aber auch in der Praxis anderer maßgebender Gerichte erfolgte bereits damals vielfach eine abweichende Stellungnahme gegenüber dieser Einstellung des Reichsgerichts. So hat bezüglich eines Radfahrers, der auf breiter, allerdings offener Strecke, ohne äußeren Grund und ohne Sicherung und Zeichen nach rückwärts die Straßenseite plötzlich wechselte, das Bayr.Ob.LG. bereits 1930 ausgesprochen[29]), daß ein solches Verhalten vom Kraftfahrer nicht vorherzusehen sei. Das Kammergericht[30]) stellte fest, daß nur bei besonderem Anlaß mit unrichtigem Verhalten Anderer zu rechnen sei. Ein derartiger besonderer Anlaß ist die überraschende Annäherung eines Fahrzeuges, da dann ein erschrecktes Hin- und Herlaufen von Passanten zu erwarten ist.[31])

§ 9. 2. Hineinlaufen von Fußgängern in die Fahrbahn.

Neben der allgemeinen Unbesonnenheit aller Verkehrsteilnehmer ist eine Unterart der Unbesonnenheit wegen ihrer großen Bedeutung

[25]) Herausgeber der Kartei des Automobilrechts.
[26]) vgl. Arndt, aaO. JW 1931 S. 877.
[27]) Ausdruck von Arndt, gemeint ist wohl Voraussehbarkeit.
[28]) RdK 1930 S. 195.
[29]) Entscheidung vom 2. Mai 1930, I, 248, angeführt von Müller, S. 553.
[30]) KG vom 12. Mai 28, RdK 1929, S. 288: „Unter Umständen“.
[31]) OLG Hamburg vom 16. Januar 19, Recht 1919, Nr. 821.

und des Umfanges der Rechtsprechung dazu in einem besonderen Abschnitt zu besprechen, nämlich das unbesonnene Hineinlaufen in die Fahrbahn bzw. in die Fahrzeuge.

Wie aus den folgenden Beispielen ersichtlich ist, steht das höchste deutsche Gericht von jeher bis in die neueste Zeit auf dem Standpunkt, daß nicht nur mit Unbesonnenheiten überraschter Fußgänger zu rechnen ist, sondern auch mit einer bewußten und allgemeinen Nichtachtung des Weges, des Gutes und Körpers des anderen, kraftwagenfahrenden Volksgenossen. Denn für das unsoziale Verhalten jener wird der Kraftfahrer auch noch bestraft, außerdem muß er in jedem Falle alle Kosten — auch außerhalb des Sondergesetzes — nach dem Bürgerlichen Recht tragen. Allerdings hat sich, wenigstens in Bezug auf die Haftung nach dem BGB, in den letzten Jahren hierbei insofern ein Wandel vollzogen, als der Kläger oftmals wegen seines unverständigen Verhaltens im Sinne von § 254 BGB für mitschuldig erklärt wird[32]). Diese Einsicht kann sich aber in strafrechtlicher Hinsicht nicht auswirken, denn einmal hält das Reichsgericht an seinen Anforderungen bezüglich Vorhersehbarkeit und Pflichtverletzung hier unbedenklich fest; dazu kommt der Umstand, daß der ursächliche Zusammenhang durch ein Verschulden des Verletzten nicht ohne weiteres unterbrochen wird.[33])

So kommt es, daß nach der Reichsgerichts-Rechtsprechung[34]) jeder Kraftfahrer bei seinem Verhalten die Möglichkeit in Rechnung stellen muß, daß ein Mann, mag er auch einen kräftigen und gewandten Eindruck machen, in der Großstadt möglicherweise — ohne rechts und links zu sehen — über den Fahrdamm laufen wird. Daher wurde der in den Vorinstanzen freigesprochene Angeklagte verurteilt, „weil er vielleicht im Glauben sein konnte, daß der Andere bei seinem kräftigen Aussehen nicht ohne Umschau den Fahrdamm betreten werde, trotzdem bliebe aber die Möglichkeit, daß der Getötete in Gedanken versunken ohne Umsehen und ohne Beachtung des Autogeräusches die Fahrbahn betreten werde."

Da ein solches Verhalten von „kräftigen Männern" als innerhalb der Erfahrung liegend und damit als für den Fahrer voraussehbar bezeichnet wird, so ist folgerichtig um so eher ein Hineinlaufen von älteren Frauen in Fahrzeuge, selbst nach Warnsignalen, in Rechnung zu stellen, weil es voraussehbar ist. So verurteilte das Reichsgericht einen Fahrer[35]), dessen Schuldlosigkeit von den Vordergerichten fest-

[32]) vgl. die bereits angeführte Entscheidung des RG. vom 12. Jan. 28, JW 1928 S. 797 Nr. 12.

[33]) vgl. Mezger S. 114; v. Liszt-Schmidt I, S. 165/166; RGSt 61, S. 319/320.

[34]) Entscheidg. vom 6. Febr. 31, DAR 1931 Sp. 201.

[35]) Entscheidg. vom 23. Sept. 1932, 1 D 602, abgedr. Berl. Börsenzeitg. vom 7. Mai 1935 Nr. 211.

gestellt worden war. Nach dem Sachverhalt war 40 bis 50 m vor dem Wagen eine alte Frau im Begriffe, den Damm schräg zu überschreiten, ohne die Signale des Fahrers zu beachten. Erst als dieser bis auf 8 m herangekommen war, blieb sie stehen und sah sich um. Dieses Stehenbleiben und Umsehen deutete der Fahrer als Zeichen, er solle vorbeifahren. Er gab wieder Gas, während die Frau plötzlich ebenfalls vorwärts ging und mit dem Kopf vom Winkerrahmen getroffen und getötet wurde. Zu diesem Tatbestande führte das Reichsgericht aus: Der Wegebenutzer, der stehenbleibt, müsse deutlich zu erkennen geben, daß er den Kraftwagen vorbeilassen will. Es sei vorauszusehen, daß eine alte Frau vor einem dicht herangekommenen Wagen in Schreck und Verwirrung gerate. Daher sei die Weiterfahrt trotz des Stehenbleibens der Frau fahrlässig. Zu diesem Urteil bemerkt die Schriftleitung, daß ihm nicht beizupflichten sei. Ein übernormales Ahnungsvermögen würde sowieso vom Kraftfahrer verlangt, und diese Entscheidung würde den zu pflegenden Verkehr verzögern und behindern.

In ähnlicher Weise sagte das Reichsgericht am 20. März 1928[36]), daß die Verletzung vorhersehbar war, denn der Fahrer müsse mit Unentschlossenheit und Schwerfälligkeit der Personen rechnen. Wenn er auch nicht wissen könne, daß die Frau t a u b war, so mußte er doch damit rechnen, daß sie ihren begonnenen Weg über die Straße fortsetzen würde. Nicht aber könnte er sich darauf verlassen, daß die Frau, die einen Augenblick stutzte, stehenbleiben oder sich nach rückwärts wenden würde.

In einer anderen Entscheidung verurteilte das Reichsgericht[37]) einen Kraftwagenhalter aus § 7 I KfG und §§ 823 I und II, 831 BGB zu Schadenersatz, dessen Fahrer ein Pärchen überfahren hatte. Dieses war trotz der Warnungszeichen in den mäßig schnell fahrenden Wagen hineingelaufen, da es die Signale nicht beachtet und sich auch nicht umgesehen hatte. Da der Fahrer angenommen hatte, daß die Beiden nach den Signalen stehen bleiben würden, hatte er seine Aufmerksamkeit mehr der in der Nähe einmündenden Seitenstraße zugewendet. Dazu führte das Reichsgericht aus: Es entspräche einer Erfahrungstatsache, daß die Beiden die Signale nicht gehört hätten und bei Erkennen der Gefahr im letzten Augenblick noch infolge Kopflosigkeit in den Wagen hineingelaufen wären. Auf ein sonderbares Verhalten und dessen Erkennbarkeit komme es garnicht an. Zur Frage des Mitverschuldens des Klägers im Sinne von § 254 BGB meinte das Reichsgericht unter Berufung auf RGZ 92, S. 39, daß die begreifliche Bestürzung nach Erkennen der Gefahr durch die Passanten diesen zu Gute

[36]) RdK 1928, S. 115/116 Nr. 120.
[37]) vom 12. Jan. 28, JW 1928 S. 797, Nr. 11.

zu rechnen ist. Allerdings sei davon unabhängig festzustellen, ob ein Mitverschulden des Klägers insofern vorliege, als er etwa ohne die erforderliche Sorgfalt eine Großstadtstraße überqueren wollte.

Hierzu bemerkt Bezold[38]): „Daß der Führer eines Kraftwagens wegen eines jeden Fußgängers, den er eine Strecke weit vor sich auf den Fahrdamm treten sieht — wenn er schon langsam fährt und Warnungszeichen gibt — seine Fahrgeschwindigkeit noch mehr vermindert oder gar anhält, kann nicht verlangt werden. Auch in ein ganz langsam fahrendes Fahrzeug kann ein gedankenloser Fußgänger hineinspringen!"

Dieser in der Reichsgerichtspraxis feststehende Grundsatz, daß mit dem jederzeitigen unbedachten Hineinlaufen von Personen in die Fahrbahn zu rechnen ist, findet eine besonders deutliche Ausprägung in zwei Urteilen aus jüngerer und jüngster Vergangenheit: Das erstere vom 13. Februar 1931[39]), das wegen seiner, die modernen Verkehrsverhältnisse völlig ablehnenden Art oft erwähnt wird, verurteilte einen Fahrer, der mit 20 bis 25 km durch eine Straße mit Vorgärten fuhr und einen plötzlich aus den Gärten auf die Fahrbahn laufenden Menschen überfuhr. In der Begründung führte das Reichsgericht aus, daß der Kraftfahrer behauptet habe, er könne sachgemäßes Verhalten der Übrigen verlangen. Diese Verteidigung erachtete das Reichsgericht nicht als stichhaltig, denn diese Meinung „liefe darauf hinaus, daß durch die sich h i e r a u s für den Wegebenutzer[40]) ergebenden Gefahren der allgemeine Straßenverkehr zu einem stets sachgemäßen Verhalten erzogen und gezwungen werden müsse. Eine s o l c h e A u f f a s s u n g hat das Reichsgericht i m m e r a b g e l e h n t. D a r a n m u ß f e s t g e h a l t e n w e r d e n. Als richtig kann vielmehr nur die Auffassung gelten, daß jeder Wegebenutzer auf die tatsächlichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen hat, also auch darauf, daß ein durchaus sachgemäßes Verhalten aller Wegebenutzer bei der Unvollkommenheit der menschlichen Natur überhaupt nicht erreichbar ist. Jedenfalls kann dem Kraftverkehr nicht der Beruf oder die Befugnis zugestanden werden, den Straßenverkehr durch Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu erziehen."

In unbeirrter Fortsetzung dieser Rechtsprechung gelangte das Reichsgericht noch am 29. Juni 1933 zu einer gleichartigen Feststellung[41]): „Ein Kraftfahrer muß damit rechnen, daß in einem geschlossenen Ortsteil aus einem Haus, einem Garten oder von einem

[38]) aaO.
[39]) RGSt, JW 1931 S. 3362; RGSt 65, S. 135.
[40]) Zu dieser Zeit galt gerade der Fußgänger noch nicht als Wegebenutzer. Vgl. § 1, 11 KVO; § 1, I 5 aStVO.
[41]) DAR 1934 Sp. 13; RdK 1934 S. 98.

Fußweg aus plötzlich Hindernisse auf der Fahrbahn auftauchen. Auch muß er mit einem verkehrswidrigen Verhalten anderer Wegebenutzer rechnen."

Einen ähnlichen Umfang hat die Voraussehbarkeit nach der Ansicht des Reichsgerichts hinsichtlich eines Verhaltens, das auch heute noch zu beobachten und als besonders töricht zu kennzeichnen ist, nämlich hinsichtlich des plötzlichen Hervortretens hinter haltenden Fahrzeugen auf den Damm, ohne vorher Umschau zu halten, sowie des Hinüberlaufens hinter einer haltenden, bezw. vor einer fahrenden Straßenbahn. So hat das Reichsgericht einen Fahrer verurteilt[42]), der eine Person verletzt hatte, die ohne Umschau vor einem haltenden Fahrzeug die Straße überquerte.

Beispielhaft für das Maß der Voraussehbarkeit, also für dasjenige, was nach Ansicht der höchsten Gerichte nicht außerhalb jeder Erfahrung liegt, ist ein Urteil des Bayr. Oberlandesgerichts,[43]) das in diesem Zusammenhang dasselbe an Voraussehbarkeit verlangt wie das Reichsgericht. Danach muß ein Fahrer, der einen schnellfahrenden Straßenbahnzug rechts überholt, damit rechnen, daß von links her noch jemand vor der Bahn die Straße überschreiten werde.

Der Grundsatz des Reichsgerichts, daß der Fahrer auf allen Straßen und in jeder Gegend ständig damit rechnen muß, daß von allen Seiten, von den Bürgersteigen, aus Häusern und Gärten, hinter und vor haltenden oder fahrenden Fahrzeugen und aus allen Fußwegen *jeden Augenblick Menschen in seine Fahrbahn hineinlaufen*, und er straf- und zivilrechtlich dafür haften muß, hat bereits in der früheren Praxis und im Schrifttum allseitige Ablehnung erfahren.

Aus der Fülle ablehnender Äußerungen seien zunächst einige Urteile unterer Gerichte erwähnt. Dabei soll die oft anders geartete Einstellung sowohl der Untergerichte wie der Verkehrspolizei und Staatsanwaltschaften nicht unerwähnt bleiben, deren begrüßenswerte Auswirkung in Fachkreisen nicht unbekannt ist. In Erscheinung tritt dies besonders in dem Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg bereits im Jahre 1928[44]): „Daß die Pflicht des Kraftwagenführers nicht so weit geht, daß er ständig damit rechnen müßte, daß von allen Seiten Personen oder Fahrzeuge grobfahrlässig in seine Fahrbahn kommen. Wenn man ihm diese Pflicht auferlege, so wäre dem Kraftwagen das ihm vom Gesetz anerkannte Recht, von seiner Eigenart Gebrauch zu machen, praktisch wieder genommen."

---

[42]) Entscheidg. vom 17. Sept. 25, Verk.-Rundschau 1926 S. 56, JW 1926 S. 2752.

[43]) Vom 11. Jan. 29, RdK 1929 S. 256 Nr. 310.

[44]) Hans. OLG.-Hamburg vom 12. Januar 28, DAR 1928 S. 8 Nr. 4.

Auch wenn alte und taube Frauen stehen geblieben waren und dann doch ihren Weg über den Damm fortgesetzt hatten, nahmen schon früher andere Gerichte einen entgegengesetzten Standpunkt ein. So führte das Oberlandesgericht Stettin am 31. Januar 1931 aus[45]): „Der angeklagte Fußgänger durfte den Straßendamm daher erst überqueren, nachdem er festgestellt hatte, daß kein Kraftfahrzeug nahte . . . Die Tatsache, daß der Angeklagte ein hohes Alter hat und etwas schwer hören mag, kann nicht etwa zu seiner Entlastung herangezogen werden, sondern muß umgekehrt sogar als ein ihn belastendes Moment angesehen werden. Alte und mit körperlichen Gebrechen behaftete Fußgänger bilden auf dem Straßendamm für den Verkehr eine Gefahrenquelle und haben besonders vorsichtig zu sein, wenn sie den Straßendamm überschreiten wollen."[46])

In ähnlicher Weise entschied das Oberlandesgericht Celle am 3. Oktober 1930[47]), daß der angeklagte Fahrer nicht damit habe rechnen können, daß der Fußgänger über die Straße gehen würde, ohne sich um das Kraftfahrzeug, dessen Nahen einem mit normalen Sinnen begabten Menschen bei gehöriger Aufmerksamkeit nicht entgehen konnte, zu bekümmern. Diese Beurteilung der Erfordernisse des Verkehrs steht damit nicht nur in krassem Gegensatz zu den erwähnten Entscheidungen des Reichsgerichts hinsichtlich der tauben und der unachtsamen Frau, sondern auch hinsichtlich des kräftigen Mannes und endlich hinsichtlich der Erkenntnisse über das Herausstürzen aus Vorgärten usw. Aus diesen drei letzteren geht denn auch unmittelbar hervor, daß die freisprechenden Erkenntnisse der Vordergerichte aufgehoben wurden.

Im Schrifttum herrscht und herrschte schon bisher dieselbe Ablehnung der Ansicht des Reichsgerichts. Hier ist insbesondere das Bild von Förster[48]) bemerkenswert, der schildert, daß auf einer Großstadtstraße, auf deren Bürgersteigen Menschen in geringem Abstand in großer Zahl hintereinander laufen, jedes Fahrzeug langsamer als die Fußgänger laufen, fahren müsse, weil jeder einzelne von diesen in jedem Augenblick auf die Fahrbahn heruntertreten könne. Die Mehrzahl der Schriftsteller hat daher auch diese Einstellung des Reichsgerichts als nicht richtig bezeichnet[49]). Von diesen stellte bereits im Jahre 1930 Volkmann[50]) bestimmt gefaßte Forderungen an eine den Anforderungen des Verkehrs angepaßte Rechtsprechung: Er betont, daß außerhalb der gewöhnlichen Erfahrung im Verkehrsleben kein noch so

[45]) DAR 1931 Sp. 207.
[46]) Ähnlich: KG vom 19. Oktober 27, DAR 1928 Nr. 6 Sp. 7.
[47]) Vgl. Zitat bei Fulle S. 203/204.
[48]) DAR 1932 Sp. 67.
[49]) Vgl. oben erwähnte Anmerkg. von Arndt: JW 1931, S. 877; Kleffel DAR 1931 Sp. 209; Boschheidgen S. 54, 56.
[50]) In Jur. Rundschau 1930 S. 157 ff.

törichtes Verhalten liege, und der Kraftfahrer deshalb bei den Anforderungen an seine Voraussicht dem Halbgott gleich sein müsse. Unter Hinweis auf die bekannte Entscheidung, daß die Straße Kindern, Gebrechlichen und Blöden unterschiedslos offenstehe[51]), behauptet er, daß dies eine Verkennung der Bedürfnisse des modernen Verkehrslebens bedeute. Denn dieses Recht sei nicht absolut, sodaß es ohne Rücksicht auf den Verkehr ausgeübt werden könne. Als Folge seiner Betrachtungen stellt er zwei Forderungen auf:

1. Der Begriff der Voraussehbarkeit darf keine Überspannung erfahren. Grundsätzlich muß der Fahrer auch mit Einhalten der Vorschriften durch Andere rechnen können.
2. Es dürfen keine verallgemeinernden Rechtssätze aufgestellt werden. Bei der Beurteilung der Einzelfälle sind vielmehr „gewisse verkehrstypische Fehlverhaltensnormen" zu berücksichtigen. Beispielhaft aufgezählt ist dabei voraussehbar:

1. Hineinrennen von Kindern in die Straße vom Spielen.
2. Schrecklähmung alter Leute vor ankommenden Fahrzeugen.

Nicht voraussehbar dagegen, weil disziplinwidrig und ungewöhnlich ist:

1. Mißachtung von Verkehrsvorschriften durch Fahrzeuge und Radfahrer.
2. Betreten des Dammes ohne Umschau.
3. Hervortreten hinter Fahrzeugen.

Volkmann schließt mit dem Bemerken, daß bei Beachtung dieser Grundsätze die zu berücksichtigenden typischen Schwächeerscheinungen in einigen Jahren herausgeschält seien.

In Gegensatz zu diesen Stimmen, die auf Fortentwicklung drängen, steht eine Äußerung des Reichsgerichtsrates i. R. Sontag, des bekannten Gründers eines Fußgängerschutzverbandes[52]): Er gibt in dieser dem Reichsgericht in jeder Hinsicht Recht unter immer wiederholter Berufung auf die Gefährlichkeit der Kraftfahrzeuge und auf die Unfälle: „Ein Mensch, der ganz langsam und unbesorgt trotz Hupensignale über den Damm schreitet, handelte garnicht vernunftwidrig, sondern er war nur schwerhörig. Soll er dann also überfahren werden dürfen? Wieviel gerechter, wieviel ethisch höherstehend ist der Grundsatz des Reichsgerichts, daß, wer eine solche Gefahr setzt, wie es das Kraftfahrzeug mit sich bringt, mit den menschlichen Unvollkommenheiten doppelt rechnen muß."[53])

---

[51]) Vgl. RG vom 4. Januar 27, vom 4. Februar 27, JW 1927 S. 1522.
[52]) Sontag in Jur. Rundschau 1933, S. 75—77.
[53]) Vgl. dazu S. 49/50.

In einer Zusammenstellung der Rechtsprechungsgrundsätze von Schläger[54]) findet sich eine auf die dargelegte Reichsgerichts-Rechtsprechung bezügliche Behauptung: Die Voraussicht solle nur soweit gehen, als es das natürliche Maß von Schwäche der verkehrssorgfältigen Personen erfordert. „Wollte man darüber hinaus dem Führer auch die Verpflichtung auferlegen, ständig damit zu rechnen, daß von allen Seiten Personen und Fahrzeuge grob fahrlässig handeln, so wäre dem Kraftfahrer das ihm vom Gesetz anerkannte Recht, von seiner Eigenart Gebrauch zu machen, praktisch wieder genommen."

Besonders aufschlußreich für die Rechtsprechung des Reichsgerichts zur Vorhersehbarkeit, die Abweichung der unteren Gerichte davon (dabei auch des höchsten Preußischen Gerichts), andererseits aber auch für die Beurteilung dieser Rechtsprechung in der Praxis ist folgender Fall[55]): Ein Kraftfahrer überholte in Berlin ein Pferdefuhrwerk. In demselben Augenblick lief ein korpulenter Herr unmittelbar vor dem Pferdefuhrwerk über den Fahrdamm und somit direkt in den Kraftwagen. Er wurde getötet. Der Mann wollte zu der rangierenden Straßenbahn, um schon vor der Endhaltestelle den Wagen zu besteigen.

Der Fahrer wurde auf Grund der §§ 823, II BGB, 23, II KVO zu Schadenersatz verurteilt, der Halter gemäß §§ 831 BGB, 7 KFG. Nach der Begründung des Urteils durch das Reichsgericht befindet sich eine Haltestelle nicht nur an den amtlich dazu bestimmten Stellen, sondern überall da, wo das Publikum die Möglichkeit hat, die Bahn zu besteigen. (d. h., wann immer sie hält!) Infolgedessen käme § 23, II KVO zur Anwendung, und der Beklagte habe diesem Schutzgesetze zuwider gehandelt, da er nicht eine Geschwindigkeit von etwa 6 km eingehalten habe, die als angemessen zu bezeichnen sei.

Das Landgericht Berlin sowie das Kammergericht hatten die Klage der Ehefrau des Getöteten mit der Begründung abgewiesen, daß das Verhalten des Verunglückten dem Fahrer nicht zur Last gelegt werden könnte. Ferner war ein unabwendbares Ereignis im Sinne von § 7, II KFG angenommen worden.

Schifferer bemerkt[56]) zu der dem Klageantrage stattgebenden entgegengesetzten Entscheidung des Reichsgerichts Folgendes: Zunächst würden die „geduldeten Haltestellen" neben den offiziellen anerkannt, welch erstere aber ein Fahrer nicht kennen könne. Außerdem werde der Ungezogenheit des Publikums, an Nichthaltestellen einzusteigen, auch noch rechtlicher Schutz gewährt. Als Folge ergebe sich, daß überall

[54]) Goltdamm. Arch. Bd. 74, S. 37 ff, insbes. S. 38.

[55]) Urteil und Besprechg. von Schifferer, Verkehrsdezernent u. Verkehrspolizei-Referent des Innenministeriums, RdK 1932 S. 60, RGZ v. 12. Okt. 1931.

[56]) aaO

da, wo ein Straßen- oder Eisenbahnwagen zufällig stehe, eine Geschwindigkeit von 6 km einzuhalten sei, was überhaupt eine technische Anforderung sei, die ein Schmunzeln auslöse.[57]) „Das törichte Verhalten anderer Wegebenutzer ist immer gut und richtig, das Verhalten des Kraftfahrers immer falsch!"

Zu der Ansicht des Reichsgerichts, daß der Fahrer schon dann seine Fahrgeschwindigkeit hätte mäßigen sollen, als er sah, daß der Verunglückte auf dem Bürgersteig zu laufen begann, sagt Schifferer, daß einmal dieses Verhalten von dem Fahrer nicht gesehen werden könne, weil er seine Aufmerksamkeit schließlich überallhin richten muß, dann aber auch könne der Fahrer unmöglich bei Jedem damit rechnen, daß er plötzlich auf den Fahrdamm weiterläuft, ohne Umschau zu halten. „Der Kraftfahrer ist doch kein Gedankenleser!" Zu der Verschuldens-Feststellung des Reichsgerichts, daß darin das Verschulden des Fahrers liege, daß er nicht von Anfang an Maßnahmen ergriff, um eine gefahrvolle Lage auszuschließen, bemerkt Schifferer: „Wenn sich also ein Fußgänger durch Unachtsamkeit in eine gefahrvolle Lage bringt, soll der Kraftfahrer sie ausschließen!"

§ 10. 3. Kinder an der Fahrbahn.

Einen weiteren typischen Fall innerhalb des Kreises von Unbesonnenheiten der Verkehrsteilnehmer stellt das — oft infolge großer Jugendlichkeit im Sinne des Gesetzes nicht schuldhaft zu nennende — Verhalten von Kindern dar, die aus Spieltrieb oder Unüberlegtheit auf den Straßendamm stürzen und dann überfahren werden.

Auch hier ist eine feststehende ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts nachzuweisen. Sie ist bestrebt — auch strafrechtlich — in jedem Falle eine Verantwortlichkeit des Fahrers festzustellen, und zwar unter dem Leitsatz, daß die Bedürfnisse des Verkehrs hinter der Sicherheit des Menschenlebens auf der Straße zurücktreten müssen[58]). Das Reichsgericht verlangt daher in jedem Falle, wenn sich Kinder irgendwo zeigen — auf der Fahrbahn selbst nicht nur, sondern auch auf dem Bürgersteig und überhaupt in der Nähe der Straße —, daß jeder Fahrer so langsam fährt, daß er das Fahrzeug fast auf der Stelle anhalten kann, da er erfahrungsgemäß mit dem jederzeitigen Hineinlaufen der Kinder in die Fahrbahn rechnen müsse: „Die Sorgfaltspflicht erfordert, daß in der Nähe des Fahrzeuges spielende Kinder genau im Auge zu behalten sind und notfalls sofort angehalten werden

[57]) Diese Geschwindigkeit ist bei den heutigen deutschen Konstruktions-Grundsätzen nur bei Zurückschalten in den dritten, bezw. zweiten Gang einzuhalten.

[58]) RGZ vom 29. April 1926, Leipz. Zeitschr. 1926 Sp. 1011.

kann."[59]) Dabei müssen nach der Meinung des Reichsgerichts vor allen Dingen die Straßenseiten, also die Bürgersteige, beobachtet werden. Wegen Außerachtlassens dieser Sorgfalt wurde ein Fahrer verurteilt, der ein vierjähriges Kind überfahren und getötet hatte, das plötzlich von der linken auf die rechte Gehbahn gelaufen war.[60])

Der Fahrer soll aber nicht nur mit unverständigem Verhalten spielender Kinder rechnen, sondern auch mit einem derartigen Verhalten solcher Kinder, die anscheinend ruhig ihres Weges gehen[61]). Dabei ist von Bedeutung, daß das Reichsgericht bei unvernünftigem Verhalten von Kindern im Allgemeinen keine Schreckſekunde zubilligt, da es sich bei diesem kindlichen Verhalten um eine allgemein bekannte Tatsache handele, mit der Jedermann stets rechnen müsse[62]).

In einem anderen Falle stellte sich das Oberlandesgericht Düsseldorf[63]) auf den gleichen Standpunkt, indem es sagte, daß der Fahrer mit dem Überqueren des Dammes durch Kinder rechnen müsse, die an der Bordsteinkante stehen.

Zu dieser Rechtsprechung, daß sich Kinder immer unberechenbar benehmen und in die Fahrbahn laufen können, und der Fahrer daher auf solche zu achten, langsam zu fahren und nötigenfalls anzuhalten habe, herrscht in der übrigen Rechtsprechung und im Schrifttum keine einheitliche Stellungnahme. Im Allgemeinen geht man davon aus, daß mit Unvernunft kleiner und spielender Kinder zu rechnen sei[64]). Dabei werden aber in den letzten Jahren immer weitere Einschränkungen, besonders für Großstadt-Straßen, gemacht. Gerade die Jugend sei heute — dank ihres Interesses für alle Verkehrsdinge — so geschult, daß die Rechtsprechung des Reichsgerichts in dieser Hinsicht über bestehende Bedürfnisse hinausgehe.[65]) Daher teilen auch die meisten anderen Gerichte nicht den Standpunkt des Reichsgerichts, der — wie erwähnt — in der Behauptung gipfelt, daß der Fahrer nicht nur mit Unvernunft spielender Kinder rechnen müsse, sondern auch solcher, die anscheinend ruhig ihres Weges gehen.

Als Beispiele mögen folgende Erkenntnisse dienen: „Der Führer braucht auf verkehrsreicher Straße nicht damit zu rechnen, daß ein unbeaufsichtigtes Kind von drei Jahren ihm unvernünftigerweise plötz-

---

[59]) RG vom 17. Mai 27, Recht 1927 S. 616 Nr. 2073; vom 29. Juli 30, DAR 1930 Sp. 343.
[60]) RGSt vom 28. Mai 24, JW 1925 S. 973 Nr. 23.
[61]) RG vom 3. Oktober 29, Verk.-Rundschau 1929, S. 468; vom 6. Mai 29 DRZ 1929, S. 249.
[62]) Vgl. RG vom 28. Juni 32, RdK 1933 S. 78 Nr. 59.
[63]) Vom 2. Juli 31, RdK 1933 S. 307.
[64]) Boschheidgen S. 55 billigt unter Anführung einiger Entscheidungen des RG dessen Stellungnahme vollkommen.
[65]) Vgl. Stoll S. 81.

lich vom Bürgersteig vor den Wagen läuft."[66]) Ebenso damit nicht, „daß nur auf dem breiten Bürgersteig spielende Kinder plötzlich auf den viel von Kraftfahrzeugen benutzten Fahrdamm laufen."[67]) „Der Führer braucht nicht damit zu rechnen, daß ein Kind, das sich vor ihm auf den Bürgersteig zurückgezogen hat, plötzlich wieder auf die Fahrbahn zurückläuft."[68])

§ 11. 4. Verpflichtung des Vorfahrtberechtigten zur Ermöglichung sofortigen Anhaltens für den Fall der Außerachtlassung seines Rechtes durch den Pflichtigen.

Ein besonderer Abschnitt der vorliegenden Arbeit ist wegen der Häufigkeit derartiger Fälle der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts zu widmen, die am besten unter diesem Leitsatz zu erfassen ist. Es handelt sich bei dieser Frage nicht um das Verhältnis zwischen Fahrer und Fußgänger, sondern um das zwischen Fahrern.

Folgerichtig in das System der gesamten Reichsgerichtsrechtsprechung unter dem Leitgedanken: „Sicherung durch Langsamkeit" auch jedes Unvorsichtigen um jeden Preis eingeordnet, wurde eine grundsätzliche Rechtsprechung aufgebaut, die — wie aus den folgenden Urteilen zu ersehen ist — das ganze Vorfahrtrecht in eine Vorsichtspflicht umgeändert hat. Bereits im Jahre 1925 führte das Reichsgericht[69]) anläßlich der Verurteilung eines Kraftfahrers wegen fahrlässiger Tötung aus, daß das Vorfahrtrecht den Angeklagten nicht von seinem Augenmerk befreie; er müsse namentlich Unbesonnenheiten in Rechnung stellen. Nach dem Tatbestand kam der Radfahrer von links und achtete nicht auf die Verkehrslage. Nach der Auffassung des Reichsgerichts befreite diese Unaufmerksamkeit des Radfahrers den Kraftfahrer jedoch nicht von seiner Verantwortlichkeit. Denn er hätte noch langsamer als 12 bis 15 km fahren und alle Gefahrenquellen überblicken müssen. Der Radfahrer habe zwar kurz vorher noch versucht, auszuweichen, der Angeklagte hätte jedoch damit rechnen müssen, daß dies zu spät oder garnicht geschehe und sich danach einrichten müssen.

Am 22. April 1926 wurde ein Fahrer verurteilt,[70]) der an einer durch Gehöfte unübersichtlichen Kreuzung mit einem anderen Wagen zusammengestoßen war, der übermäßig schnell gefahren war, während der Verurteilte trotz seines Vorfahrtrechtes nur 18 bis 20 km Geschwindigkeit innegehalten hatte, die allerdings ein „sofortiges An-

[66]) OLG Hamm vom 25. Juli 28, RdK 1928 S. 367.
[67]) OLG Kiel vom 27. Mai 33, Verk.Rdsch. 1934 S. 41.
[68]) OLG Celle vom 28. März 30, RdK 1931 S. 335.
[69]) RGSt vom 12. Mai 25, JW 1926 S. 1191.
[70]) RGSt vom 22. Apr. 26, JW 1926 S. 2185 Nr. 19.

halten" im Sinne der Rechtsprechung unmöglich gemacht hatten. Das Reichsgericht führte dazu aus: Es liege keine Überspannung der Sorgfaltspflicht vor, wenn verlangt wird, daß der Angeklagte sich bis zur Erlangung freier Übersicht sogar „Schritt für Schritt und mit der Möglichkeit sofortigen Anhaltens vortasten müsse und die Kreuzung erst dann überqueren dürfe, nachdem er sich von der Gefahrlosigkeit dieses Unternehmens überzeugt habe." Andernfalls handele er fahrlässig. Das schuldhaft überschnelle Fahren des Anderen, Verletzten, ändere nichts an der Fahrlässigkeit des Angeklagten selbst. Er wurde verurteilt, „trotzdem sein Verschulden geringer war als das des verletzten anderen Fahrers."

In Fortsetzung und Steigerung dieser Anforderungen stellte das Reichsgericht im Jahre 1930 endlich den fundamentalen Grundsatz für seine Rechtsprechung klar und deutlich heraus[71]): „Der Vorfahrtberechtigte muß mit einem verkehrswidrigen Verhalten der sich aus Seitenwegen nähernden Kraftfahrzeugführer rechnen." In einer Zivilsache vom 27. November 1930[72]) stellte das Reichsgericht unter Hinweis auf die gesteigerte Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers im Allgemeinen den weiteren Grundsatz auf, daß das Vorfahrtrecht keinen Freibrief darstelle. Es entbinde den Fahrer nicht von der Pflicht, die Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er in der Lage bleibe, seinen Verpflichtungen als Führer Genüge zu leisten. Er müsse mit der Möglichkeit der Nichtbeachtung seines Rechtes rechnen und deshalb gehörige Vorsicht anwenden.

Im Rahmen dieser Vorhersehbarkeit, „des Rechnenmüssens", kommt der herrschende Grundsatz des Reichsgerichts, „langsam fahren!", in der Entscheidung vom 22. Juni 1928[73]) besonders deutlich zum Ausdruck: „Das Vorfahrtrecht entbindet nicht von der Verpflichtung, so langsam zu fahren, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann."

Zu den beiden angeführten Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Jahre 1925[74]), die den Vorfahrtberechtigten bestraften, weil jeweils der Andere dessen Recht nicht beachtet hatte und selbst dadurch getötet wurde, sind aus der damaligen Zeit nur zustimmende Äußerungen anzutreffen.[75]) In allen Fällen wird die Richtigkeit der Urteile unter Hinweis auf die Vorsichtspflicht an unübersichtlichen Wegestellen[76]) bestätigt. Dieser Grundsatz ist vom Reichsgericht bei-

[71]) RGSt vom 26. Juni 30, JW 1931 S. 879.
[72]) JW 1931 S. 854.
[73]) JW 1928 S. 3187.
[74]) Vgl. JW 1926 S. 1191 und 2185.
[75]) Vgl. Anmerkg. daselbst.
[76]) Gemäß § 18, II bezw. III KVO.

behalten worden,[77]) daß nämlich der Vorfahrtberechtigte mit Nichtachtung seines Rechtes rechnen und daher an jeder Kreuzung auf kürzeste Entfernung[78]) anzuhalten in der Lage sein müsse.

Diese Grundsätze sind in jüngster Zeit jedoch heftig angegriffen und von anderen Gerichten als unzutreffend bezeichnet worden: Der Berechtigte müsse darauf vertrauen können, daß der Verpflichtete sich an die als solche kenntlichen Hauptstraßen herantasten werde.[79]) Den Zweck des Vorfahrtrechtes, neben der Sicherheit der Verkehrsbeschleunigung auf den sich sonst verstopfenden Hauptstraßen zu dienen, gefährde das Reichsgericht,[80]) bezw. mache es denselben sogar illusorisch.[81])

Andere Gerichte haben sich dieser Einsicht angeschlossen und den Grundsatz aufgestellt, daß der Berechtigte nicht mit Außerachtlassung seines Rechtes, sondern gerade mit dessen Beachtung durch Andere rechnen könne.[82]) Die Vorhersehbarkeit hinsichtlich des Eintritts eines Zusammenstoßes und entsprechender Folgen durch Nichtachtung des Vorfahrtrechtes ist nach dieser dem Reichsgericht entgegengesetzten Rechtsprechung dem Vorfahrtberechtigten regelmäßig nicht zuzumuten.

§ 12. II. Nach dem bisherigen Rechtszustand war die Rechtsprechung im allgemeinen zutreffend.

In vielen gegenüber den erwähnten Entscheidungen des Reichsgerichts ablehnenden Äußerungen von Praktikern und Theoretikern kommt ein Auflehnen dagegen zum Ausdruck, daß den Fahrern die zivil- und meist auch noch die strafrechtliche Verantwortung für ein oft so außer aller Berechnung liegendes Verhalten des Beschädigten auferlegt wird, und daß daher von einer Überspannung der Sorgfaltspflicht gesprochen werden müsse. Jedoch ist dieser Anschauung nach dem früheren Recht nur teilweise zu folgen. Einerseits ergibt sich dieser Schluß aus der tatsächlichen Lage, wie sie sich im Straßenbilde bis etwa zum Ende des Jahres 1933 darstellte, anderseits aber aus dem Willen des Gesetzgebers.

Der Gesetzgeber hat es bis zum Erlaß der Reichsstraßenverkehrsordnung vermieden, eine einheitliche Regelung des gesamten Verkehrs für das Reichsgebiet vorzuschreiben, vielmehr wurde auf Grund eines

---

[77]) Vgl. auch RGSt vom 26. Juni 30, JW 1931 S. 879.
[78]) Also 2—3 m.
[79]) Vgl. Stoll S. 83.
[80]) Vgl. Stoll ebenda.
[81]) Vgl. Fulle: „Nur weil aus der Nebenstraße am Tage 10 Fahrzeuge herauskommen, sollen auf der Hauptstraße hunderte abstoppen und den Verkehr lähmen. Das Vorfahrtrecht kenne heute jeder Dümmste."
[82]) Vgl. OLG Hamburg vom 6. Febr. 28, DAR 1928 Sp. 324; OLG Hamm vom 23. April 32, RdK 1933 S. 67/68.

Reichsmusters in den früheren Ländern der nichtmotorische Verkehr durch Verordnungen geregelt. Zudem brachten örtliche Straßenpolizei-Verordnungen außerordentliche Verwirrung durch ihr Nichtübereinstimmen. Dazu kam, daß die Regelung der Fußgänger-Pflichten, soweit eine solche überhaupt stattgefunden hatte, sehr unbestimmt war.[83]) Ferner war es sehr kennzeichnend, daß im Sinne der alten Bestimmungen die Fußgänger nicht als Wegebenutzer angesehen wurden.[84]) Schon aus diesen Gründen war mangels gesetzlichen Anhalts ein Verschulden oder gar Alleinverschulden von nicht mit Fahrzeugen an einem Unfall beteiligten Personen nur selten vom Gericht festzustellen. Dies ergab sich als Folge aus der bestehenden Rechtslage, oder dieser gesetzliche Zustand war umgekehrt die Folge der tatsächlichen Verhältnisse auf der Straße.

Seit dem Beginne des Jahrhunderts forderte der immer dichtere und schnellere Kraftverkehr eine völlige Umstellung aller übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Umstellung und Erziehung der Volksgemeinschaft wurde und wird von den Schulen,[85]) der Polizei und anderen Organisationen durchgeführt. Wenn also das Reichsgericht in dem dargestellten Urteil vom 13. Februar 1931 diese Erziehung der Gemeinschaft durch Zulassung eines schnelleren, für unvorsichtige Straßenbenutzer allerdings gefahrvolleren Verkehrs verneinte,[86]) so ist damit der tatsächlichen Lage und den gegebenen Notwendigkeiten nicht Rechnung getragen.

Unter Berücksichtigung der erst allmählichen Erziehung und Gewöhnung war es somit verständlich, warum bisher Gesetzgeber und Rechtsprechung das *größere* Maß von Verantwortung dem Kraftfahrer auferlegten. Und aus diesem Grunde ist auch der Reichsgerichts-Rechtsprechung bis auf einige der besprochenen Fälle nach früherem Recht zu folgen gewesen.[87]) Jetzt allerdings ist nach der Bestimmung des Gesetzgebers diese Übergangszeit vorbei. Es soll darum die Aufgabe des zweiten Hauptteils sein, das neue Recht in Vergleich mit der bisherigen Rechtsprechung zu setzen.

---

[83]) Vgl. Muster-VO § 29.

[84]) Vgl. § 1, Ziff. 11 KVO; aA: RG vom 13. Febr. 31, JW 1931, S. 3362.

[85]) Vgl. die Anweisung der Schulen zu einem geregelten Verkehrsunterricht durch geeignete Beamte, Dt. Reichsanzeiger u. Pr. St. Anz., 25. Juni 1935, Nr. 145, S. 1.

[86]) JW 1931, S. 3362.

[87]) Ebenso Boschheidgen, S. 1, 2.

2. Hauptteil.

Die neue Verkehrsgemeinschaft bringt für alle Straßenbenutzer eine Pflicht zur erhöhten Sorgfalt und Anpassung an den Kraftverkehr.

§ 13. I. Begründung des Leitsatzes aus Vorspruch und § 25 der Reichsstraßenverkehrsordnung.

Nachdem im ersten Hauptteil dieser Untersuchung der bisher von der Praxis bei der Beurteilung des Verhaltens von Kraftfahrern bei Unfällen zu Grunde gelegte Maßstab der Sorgfaltspflicht, insbesondere die Vorhersehbarkeit an Hand der höchstrichterlichen Rechtsprechung festgestellt wurde, soll hier versucht werden, die notwendigerweise durch die Reichsstraßenverkehrsordnung eintretende Änderung des Fahrlässigkeitsmaßstabes aufzuzeigen.

Bei Betrachtung der Einzel- und General-Vorschriften des Gesetzes ist von dem Geist der neuen nationalsozialistischen Regelung des gesamten Straßenverkehrs auszugehen, denn gerade hier heißt es, den Geist der Regelung als Richtschnur der Auslegung zu erfassen, nicht aber in einer die gegebenen Notwendigkeiten außer Acht lassenden Weise „Buchstaben zu interpretieren", oder überlieferte Formeln und Sprüche vorzuschieben. An der Spitze aller Auslegung steht der Befehl des Führers zur Motorisierung. Was diese in heutiger Zeit für eine wirtschaftliche und wehrpolitische Bedeutung hat, braucht nicht erst erörtert zu werden (erinnert sei an den für uns unglücklichen Ausgang der Marne-Schlacht, der mit verursacht wurde durch Einsatz von tausenden Pariser Kraftdroschken schon im Jahre 1914.)[1])

Die grundsätzlich veränderte Stellung des Kraftverkehrs im Rahmen des Gesamt-Verkehrs beeinflußt in höchstem Maße das Verhältnis dieser beiden Teile zueinander. Aus dem bisher als gefährlich und anmaßend bezeichneten Kraftfahrer ist ein gleichberechtigtes Mitglied der Verkehrs-Gemeinschaft geworden, ja, der Kraftverkehr ist sogar vom Gesetzgeber als besonders wichtig und als pfleglich zu behandeln und zu fördern bestimmt worden. In der Einleitung zur Reichs-Straßenverkehrsordnung heißt es nämlich:[2])

---

[1]) Vgl. Beumelburg „Sperrfeuer um Deutschland" S. 61 (146.—150. Tausend).

[2]) Wegen der Wichtigkeit für die Auslegung des Gesetzes wörtlich angeführt.

„Die technische und wirtschaftliche Entwicklung hat eine Wandlung des Straßenverkehrs von Grund auf angebahnt. Der neue Schnellverkehr und Fernverkehr auf der Straße bedarf einer Regelung, die einfach, großzügig und einheitlich sein muß und alle Hemmungen durch die Zersplitterung des Rechts und durch kleinliche Reglementierung des Verkehrs forträumt. Die Förderung des Kraftfahrzeugs ist das vom Reichskanzler und Führer gewiesene Ziel, dem auch diese Ordnung dienen soll . . . So will sie auch das Verhalten im Verkehr und die Verkehrsbewegung regeln, ohne durch unübersehbare und doch für die Vielfältigkeit des Lebens niemals ausreichende Einzelvorschriften den Verkehr zu hemmen und einzuengen. Hersteller und Halter der Verkehrsmittel, jeder Verkehrsteilnehmer und alle die Verkehrsordnung durchführenden und anwendenden Verwaltungs- und Gerichts-Behörden müssen sich von dem neuen Geist dieser Ordnung leiten lassen, um so ihrer Verantwortung gegenüber der Verkehrsgemeinschaft gerecht zu werden."

Durch das Gesetz selbst gelangt damit zum Ausdruck, daß von kleinlichen Reglementierungen der Einzelfälle Abstand zu nehmen sei und mit Hilfe von General-Klauseln und entsprechender Handhabung derselben durch die Verwaltungs- und Gerichts-Behörden „dem neuen Geist dieser Ordnung" Rechnung zu tragen ist.[3]) Endlich aber — und nicht in letzter Linie — muß jeder Verkehrsteilnehmer im Geiste dieser Ordnung, im nationalsozialistischen Gemeinschaftssinne unter Voranstellung des „Gemeinnutzens" handeln.

In diesem Sinne und nur unter Befolgung dieser Richtlinien entsteht langsam durch Belehrung und Erziehung die erforderliche Verkehrsgemeinschaft. Sie gibt dann in ihrem Rahmen wieder „Jedem das Seine", der auch dem Anderen das Andere gibt. Mit anderen Worten, es muß jeder für seine Sicherheit grundsätzlich selbst einstehen[4]); keiner darf sich darauf verlassen, daß ein Anderer durch übermäßig verstärkte Vorsicht seine Unvorsichtigkeiten ausgleichen muß. Aus der für alle Verkehrs-Teilnehmer bestimmten Generalklausel über das Verhalten auf der Straße — die aber auch für alle sonstigen Lebensbereiche zutrifft — ist dies ebenfalls notwendig zu folgern, denn § 25 RStVO lautet:

„Jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr hat sich so zu verhalten, daß er keinen anderen schädigt oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt."

Aus diesen beiden Bestimmungen des Gesetzes ergibt sich zwangsläufig, daß der Gesetzgeber die Zeit für gekommen erachtet, in der von Jedermann ein dem gesteigerten und beschleunigten Straßenverkehr angemessenes Verhalten verlangt werden kann und muß. Nur so, im Vertrauen auf Vorsicht und Disziplin aller (Soldatentum auch auf der Straße!) wird ohne Steigerung der Unfallziffern der sich ständig steigernde Verkehr beschleunigt und sicher abzuwickeln sein.

[3]) Vgl. den Erlaß des Ministers Frank an die Bayr.-Behörden, abgedr. bei Müller, JW 1934, S. 2881.

[4]) Ebenso: Müller S. 549; vgl. auch Gülde S. 106 ff.

Das grundsätzlich Neue der Straßenverkehrsordnung besteht darin, daß nach ihrem Vorspruch jeglicher Straßenverkehr geregelt werden soll.[5]) Insbesondere gilt daher die Vorschrift des § 25 für alle Arten der Verkehrsteilnehmer, wie Radfahrer, Reiter und Fußgänger,[6]) ebenso wie für Kraftfahrer.

Der neue Gemeinschaftsgeist, der hier zum Ausdruck gelangt, erfordert Rücksichtnahme Aller gegenüber Allen. Dabei kommt aber im Gesetz auch zum Ausdruck, daß ein unvermeidbares Maß der Belästigung zu ertragen ist. Dieser Grundsatz bezieht sich insbesondere darauf, daß der Kraftverkehr als wichtigstes Glied überall den Vorrang im praktischen Straßenverkehr besitzen soll,[7]) dann aber auch auf eine Rechtsprechung, die es ausdrücklich abgelehnt hatte, jemanden zu zwingen, sich mit Rücksicht auf andere am Verkehr teilnehmende Volksgenossen verkehrsgerecht zu verhalten und sich dazu erziehen zu lassen[8]). Demgemäß kann davon keine Rede mehr sein, daß eine Art von Verkehrsteilnehmern — etwa Fußgänger — ein absolutes Recht an der Straße haben. War diese Behauptung schon nach früherem Recht allseitig bestritten worden, so ist sie jetzt vom Gesetz selbst als unrichtig bezeichnet worden. Als Folge davon ergibt sich, daß ein Glied des Verkehrs wie das andere nur seiner jeweiligen Eigenart entsprechende Rechte ausüben darf, ein Glied auf das andere aber die gehörige Rücksicht nehmen und entsprechend besonnenes Verhalten zeigen muß.[9])

Die Durchsetzung dieses Grundsatzes gegenüber jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer wird durch die Handhabung des § 25 als Strafnorm in Verbindung mit § 36 RStVO gesichert, denn § 25 bedeutet nicht nur die oben gekennzeichnete grundlegende Verhaltensregel, sondern ist darüber hinaus auch selbständige Strafgrundlage.[10]) Damit erst ist für die Exekutive des Staates die Möglichkeit geschaffen, nicht nur unter Beachtung der Einzelvorschriften des Gesetzes und der Ausführungsanweisung die Kraftfahrt zu beaufsichtigen, sondern mit Hilfe

[5]) Vgl. Einleitung S. 5.
[6]) Vgl. AA zu § 25 IV—VI.
[7]) Vgl. § 27, I RStVO.
[8]) Vgl. die besprochene Entsch. RG vom 13. Febr. 31, JW 1931 S. 3362.
[9]) Vgl. den Bayr. Erlaß, JW 1934 S. 2881; Trendel, Zeitschr. der Akad. f. Dt. Recht 1935 S. 162.
[10]) Über diese Auslegung bestand nach Erlaß der RStVO Streit: Gülde S. 188—190 und Schifferer § 25 Anm. 2 S. 135 lehnten sie ab; das RG hat die Frage für die Praxis entschieden und sich der dargestellten Auffassung angeschlossen, RG vom 16. Mai 35, DAR 1935 S. 81 Nr. 111 = R.Verk.-Blatt 1935 B S. 78 = JW 1935 S. 2037 mit Zustimmungserklärung des R.-Verkehrsministers daselbst. Derselben Ansicht sind: Müller S. 546, JW 1934 S. 2883; Volkmann S. 101; Axhausen-Seidel S. 72; Koffka Dt. Justiz 1934 S. 1308; Zapf JW 1934 S. 2900. — Über die noch heftig umstrittene Frage, ob die AA zu § 25 ebenfalls als (Gefährdungs-)Strafnorm anzusehen ist oder dem „Erfolgsgrundsatz" des § 25 untersteht, vgl. Müller DAR 1935, S. 58, 75; OLG München, 5. 4., 10. 5. 35, DAR 1935 S. 56, 81.

der Generalklausel auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer im Sinne der Einleitung der RStVO zu beaufsichtigen und zu erziehen.

Die somit durch das neue Gesetz eingeführte Verantwortlichkeit jedes Einzelnen innerhalb der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer muß sich nun auch zwangsläufig auf die hier zu untersuchende Frage der Haftung des Kraftfahrers auswirken. Es ist daher erforderlich und nach den angeführten Richtlinien in der Einleitung zur Reichsstraßenverkehrsordnung auch zu erwarten, daß die Rechtsprechung insbesondere hinsichtlich der oben festgestellten Grundlinien zu einer anderen, dem neuen Recht angemessenen Einstellung gelangen wird.[11])

II. Auswirkungen des § 25 RStVO.

§ 14. 1. Neuer Maßstab für die Fahrlässigkeit der Verkehrsteilnehmer und das mitwirkende Verschulden.

Auf Grund der im vorigen Kapitel dargestellten veränderten Rechtslage ergibt sich zwangsläufig eine andere rechtliche Wertung des Verhaltens der bei Kraftfahrzeug-Unfällen beteiligten Fahrer bezüglich der Schuldfrage. Hierbei kommt es neben der Pflichtwidrigkeit, die oft nach wie vor in zu schneller Fahrweise bei gefährlichen Situationen zu finden sein wird, vor allem auf die Veränderung der Anforderungen hinsichtlich der Vorhersehbarkeit an, des „Rechnenmüssens mit". Daß aber auch hinsichtlich der Pflichtwidrigkeit wegen bloßen Schnellfahrens eine Änderung in der Auffassung eintreten muß,[12]) zeigt eine Entscheidung des Reichsgerichts vom 5. Januar 1931,[13]) in der gesagt wurde, daß 80 km auf der Landstraße „eine ungeheure Geschwindigkeit" seien, und daß das Überholen eines mit 20 km fahrenden Motorradfahrers nach Signalgeben und Bemerktwerden des Wagens durch den Motorradfahrer grob fahrlässig sei. Außerdem sei es auch fahrlässig gegenüber dem Mitfahrer, 80 km Geschwindigkeit noch 200 bis 250 m vor einer Straßenbiegung einzuhalten.

Dieses Erkenntnis ist völlig abwegig. Es aufrechterhalten, würde eine Erdrosselung des Überland-Verkehrs bedeuten. Auch kann es nie-

[11]) Ebenso Carl in einer Übersicht der Rechtsprechung zum Straßenverkehrsrecht, JW 1935 S. 1449, 1450; vgl. auch Lechner, Zeitschr. d. Akad. f. Dt. Recht 1935 S. 167.

[12]) Am 18. März 35 (Berl. Börsen-Ztg. 2. Juli 1935 Nr. 303) verurteilte das RG einen Halter zu Schadenersatz, dessen Fahrer „im Höllentempo von 60 km" im Ortsverkehr einen anderen Wagen überholen wollte, der aber plötzlich ohne Zeichen oder Sicherung nach links in ein Grundstück einbog, sodaß beide zusammenstießen.

[13]) JW 1931 S. 856.

mals als fahrlässig bezeichnet werden, vor einer auch starken Kurve in 200 m Entfernung 80 km zu fahren. Vor gefährlichen Stellen stehen bekanntlich die Warnungstafeln in diesem Abstand, der nicht nur zu einer angemessenen Geschwindigkeits-Verringerung ohne Benutzung der Bremsen ausreicht, sondern auch zum Anhalten noch schneller fahrender Fahrzeuge mittels ganz geringer Bremswirkung.

Die Rechtsprechung, die dem neuen Inhalt und Geist des Verkehrs-Gesetzes nicht entspricht, bewegte sich aber, wie im Teil I dargelegt, vor allem und beinahe ausschließlich im Rahmen des Grundsatzes des „Rechnenmüssens mit allen Torheiten anderer". Diese Auffassung will der Gesetzgeber ändern, indem er an alle Wegebenutzer die gleichen Anforderungen stellt und daher dem Einen nicht mehr als dem Anderen zumutet. Somit werden vom Gesetzgeber neue, geänderte Anforderungen an die Vorhersehbarkeit des Kraftfahrers gestellt. Dieser soll von der Aufgabe entbunden werden, die Eigenschaften eines überirdischen Wesens zu haben und die Gedanken der anderen Wegebenutzer zu lesen. Gemäß dieser Erkenntnis sollen nun die festgestellten Grundsätze der höchstgerichtlichen Rechtsprechung (im Schrifttum unschön als „Axiome" bezeichnet) auf ihren weiteren Bestand hin geprüft werden.

§ 15. a) Der Grundsatz des Rechnenmüssens mit Unbesonnenheiten aller Straßenbenutzer entfällt.

Diese bisher schon hart umkämpfte Grundforderung des Reichsgerichts, die an der Spitze der meisten Entscheidungen stand, muß grundsätzlich fallen. Es kann, nachdem die Umstellung auf einen modernen Schnellverkehr vollzogen ist, nicht Aufgabe der Gemeinschaft sein, gemeinschaftswidriges Verhalten durch Entschädigung noch zu belohnen, bezw. Andere dafür zu bestrafen. Vielmehr kommt es darauf an, Schwächen und schlechte Triebe zu gemeinwidrigem Handeln zu unterdrücken. „Wenn eine Gemeinschaftsordnung auf dem Grundsatze aufgebaut sein soll, daß immerzu mit Gemeinschaftswidrigkeiten zu rechnen sei, so würde man ihre Grundlage zerstören und die Folge wäre Unordnung und Rechts-Unsicherheit."[14])

Man kann in Zukunft nicht mehr in jedem Falle vom Fahrer verlangen, er müsse auf seine Warnungszeichen hin ein Erschrecken der Gewarnten voraussehen, denn Fußgänger dürfen ohne Sicherung durch Umschau den Fahrdamm nicht mehr betreten.[15]) Allerdings ist für außerordentliche Verkehrslagen, etwa an engbebauten Straßenecken oder bei schlechter Übersicht über die Fahrbahn durch Hindernisse, doch

[14]) Gülde S. 184.
[15]) Vgl. Müller, S. 603.

noch eine Erschreckens-Möglichkeit durch Signal gewarnter Passanten vorhersehbar.

Bestimmte bisher schon das Reichsmuster der landesrechtlichen Straßenverkehrsordnungen in § 29, daß bei Benutzung des Fahrweges durch Fußgänger von diesen die erforderliche Rücksicht auf den übrigen Verkehr zu nehmen ist, so ist erst recht nach heutigem Recht weder das Reichsgerichtsurteil vom 4. Januar, noch das vom 4. Februar 1927[16]) haltbar. In dem einen Falle war von einer auf der Landstraße gehenden Fußgängergruppe eine Person in den Kraftwagen hineingesprungen, in dem anderen ein entgegenkommender pendelnder Radfahrer in den Wagen gefahren. Ebenso wäre nach heutigem Recht dem Paare, das trotz Signal träumend auf den Fahrdamm lief, kein Ersatzanspruch auf Grund des Bürgerlichen Gesetzbuches zuzubilligen, wenn trotz aller Abwehrhandlungen des Fahrers[17]) ein Schaden eingetreten ist. Die damals vom Reichsgericht aufgeworfene Frage des etwaigen Mitverschuldens, die in der Entscheidung unbeantwortet blieb, ist jetzt wohl so zu beantworten, daß ein Alleinverschulden des Paares vorliegt und daher auch § 7, II KfG zur Anwendung kommen muß.

Auch in der Entscheidung,[18]) in der der Fahrer gemäß § 823, I BGB verurteilt wurde, weil er von vier Personen zwei überfahren hatte, da diese sich auf der Straßenmitte hin- und herzerrten, nachdem 300 m vorher Signal gegeben war, einer die Straßenseite gewechselt hatte und nun zurück wollte, ist eine solche Vorhersehbarkeit nicht gegeben. Auch in „Eilzug-Geschwindigkeit von 50 km vorbeizujagen" kann grundsätzlich nicht als pflichtwidrig sondern nur als normal erscheinen. Der Fahrer kann in dem Falle, wo Erwachsene ruhig ihres Weges gehen, nachdem sie sogar erkennbar ein Warnsignal hörten, nicht voraussehen, daß diese bei den allgemein bekannten Fahrgeschwindigkeiten auf der freien Strecke mitten auf der Fahrbahn eine Balgerei beginnen werden. Das Verschulden derart Handelnder liegt offen, und zwar so, daß sie nicht nur gemäß § 7 II, KfG keine Entschädigung erhalten, sondern einen etwaigen Schaden des Fahrers auf Grund von § 823, I BGB, und sogar von § 823, II BGB in Verbindung mit § 25 RStVO ersetzen müssen.[19]) Denn § 25 stellt in seiner Eigenschaft als Verhaltensvorschrift für alle Verkehrsteilnehmer damit auch ein den Schutz der einzelnen Glieder des Verkehrs bezweckendes Gesetz dar.[20])

[16]) Ebenso Müller S. 562, oben.

[17]) Vgl. oben die besprochene Entscheidung JW 1928, S. 797. Ein unvernünftiges Verhalten von Wegebenutzern ist natürlich kein Freibrief für den Fahrer, nun rücksichtslos zu fahren. Der Schutz menschlicher Rechtsgüter muß immer oberstes Ziel sein. Vgl. dazu auch Seite 49.

[18]) Vgl. oben bespr. Entscheidg., JW 1929, S. 912.

[19]) Vgl. Trendel, Zeitschr. Akad. f. Dt. Recht 1935 S. 163; „Gleiche Verkehrspflichten verlangen gleiche Verantwortlichkeit."

[20]) Vgl. § 2 dieser Arbeit (Haftungsgrundlagen).

Andererseits kann in dem Falle, in dem ein Fahrer ein unvernünftiges Verhalten oder eine ähnliche Handlung Dritter tatsächlich vorher wahrnimmt, von ihm billigerweise verlangt werden, daß er dann einen möglichen Unfall voraussieht und mit allen Mitteln verhindert.[21]) Sonst müßte ihm die Nichtbeachtung der nötigen Sorgfalt als Fahrlässigkeit zur Last fallen. Diese billige Rücksichtnahme ist aber vom Fahrer auch in den Fällen von bös- oder mutwilligem Verhalten Dritter zu fordern, denn die Sicherung von Menschenleben muß nach wie vor Ziel aller Bestrebungen sein. Die häufigen Erkenntnisse des Reichsgerichts, in denen behauptet wird, die Straßen wären für Unverständigkeiten gebrechlicher, nervenkranker und tauber Personen[22]) ebenfalls bestimmt, sind jedoch nicht mehr haltbar. Grundsätzlich ist jeder für seine Sicherheit selbst verantwortlich und nur taugliche Personen sind ohne weiteren Schutz oder Kennzeichen zum Straßenverkehr zugelassen. Körperlich oder geistig Behinderte bedürfen geeigneter Begleitung, zumindest einer Kennzeichnung[23]), damit auf sie die nötige Rücksicht genommen werden kann. Lediglich dann, wenn der Fahrer wahrnimmt, daß eine Unbesonnenheit vorliegt, trifft ihn die Pflicht, alle entsprechenden Maßnahmen zu treffen. „Nicht also braucht jeder Verkehrsteilnehmer damit zu rechnen, daß ein Tauber oder Blinder ohne weiteres seinen Weg kreuzt."[24]) Demgemäß erscheinen auch die Ausführungen Sontags (S. 35) für das heutige Recht unzutreffend. Der in seinem Beispiel geschilderte Schwerhörige würde nicht nur „vernunftwidrig" handeln, er müßte sogar bestraft werden. § 2 II RStVO und AA zu § 1 II gestatten körperlich behinderten Personen die Teilnahme am Verkehr nur unter der Bedingung, daß sie ihre Mitmenschen durch ihre Leiden nicht gefährden. Diese Bestimmungen schreiben daher auch für derart behinderte Personen geeignete Begleitung oder Kennzeichnung (Armbinden!) vor. Die Nichtbefolgung dieser Vorschriften und das gleichgültige Überschreiten des Fahrdammes würden den Schwerhörigen des Beispiels nicht nur ersatzpflichtig, sondern zumindest wegen Übertretung gem. § 36 RStVO straffällig machen. Der körperliche Mangel, der bei Feststellung der Schuld des Schwerhörigen im Sinne der subjektiven Schuldtheorie grundsätzlich zu beachten ist, kann aus den erwähnten besonderen Gründen hier die Fahrlässigkeit nicht verringern oder ausschließen. Das Gesetz verlangt im Gegenteil von derart Behinderten, daß sie sich im Interesse der Volksgemeinschaft nur dann in den Verkehr begeben, wenn sie sich geeigneter Begleitung oder

[21]) Ebenso Gülde, Vortrag, JW 1935 S. 1466/67.
[22]) Zu der Entschdg. vom 20. März 28 „taube Frau" bemerkt Müller S. 555: „der Führer braucht nicht mehr damit zu rechnen, daß ein Fußgänger seinen Weg über den Fahrdamm unbesonnen fortsetzt".
[23]) Vgl. § 1, II RStVO, dazu Gülde S. 184, 106, Ziff. 6, S. 187.
[24]) Müller JW 1934, S. 2838; vgl. auch Koch S. 5.

Kennzeichnung bedienen. (Vgl. dazu S. 15 und 19). Daraus folgt auch, daß ein Fahrer, der die geschilderten körperlichen Fehler des Passanten mangels besonderer Kennzeichen nicht wahrnimmt, mit ihnen auch nicht zu rechnen braucht, vielmehr gem. § 1 RStVO bei Erwachsenen gewöhnlich nur Verkehrstauglichkeit anzunehmen hat.

§ 16. b) Hineinlaufen in die Fahrbahn.

Aus dem Grundgesetz der Straße, der gegenseitigen Rücksichtnahme und Gefährdungsverhinderung, ergibt sich jedoch nicht nur, daß grundsätzlich taugliche Verkehrsteilnehmer ein verkehrsmäßiges Verhalten an den Tag legen, sondern der Fahrer muß allgemein damit rechnen können, daß normale Menschen nicht jeden Augenblick die Fahrbahn betreten oder gar auf den Kraftwagen zulaufen. Wenn das Reichsgericht sagt, daß ein gesunder, kräftiger Mann, in Gedanken versunken die Fahrbahn betreten dürfe und dies Verhalten dem Fahrer, weil voraussehbar, als Alleinverschulden zur Last legt, so ist dieser Grundsatz jetzt offensichtlich unhaltbar. Diese Einsicht setzt sich auch bereits in den Erkenntnissen der unteren Gerichte durch. In einem Beschluß des Landgerichts Chemnitz[25]) wurde das Armenrecht versagt, da der Kläger trotz seiner 76 Jahre ein so rüstiger Mann war, „der nicht über die Straße torkelte", sondern sie rüstig und sicher überschritt. Wie in dem Beschluß gesagt wurde, konnte der Fahrer daher ohne Verletzung seiner Sorgfaltspflicht damit rechnen, daß der Fußgänger, der mit dem Blick auf den Wagen die Fahrbahn schräg überschritt und ruhig weiterging, sich auch weiter sinngemäß verhalten werde.

Nicht anders kann es mit dem Grundsatz stehen,[26]) daß jederzeit mit dem Hervorstürzen von Personen aus Vorgärten, Seitenwegen usw. zu rechnen sei und daher die an sich geringe Geschwindigkeit von 20 bis 25 km noch zu groß sei.[27])

In Zukunft kann daher auch ein so unsinniges Verhalten, wie es plötzliches Hervortreten vor und hinter parkenden Fahrzeugen, haltenden Straßenbahnen und Omnibussen darstellt, nicht mehr den Fahrern zur Last gelegt werden. Das ergibt sich zunächst rechtlich aus § 25 unmittelbar, zum andern aber aus der praktischen Erwägung, daß andernfalls ein Vorbeifahren an der gewöhnlich großen Zahl parkender Fahrzeuge nur in Schrittgeschwindigkeit möglich wäre, was ein Erliegen des Gesamtverkehrs zur Folge hätte, da die Straßen nur dann ausreichen können, wenn der Verkehr die nötige Beschleunigung erreicht.

[25]) Vom 12. Jan. 35, DAR 1935 S. 69.

[26]) Vgl. oben bespr. Entscheidg.: JW 1931, S. 3362, DAR 1934, Sp. 13, RdK 1934, S. 98.

[27]) Ebenso Müller, S. 555 oben; Gülde bezeichnet auf Seite 184 das „Axiom" in diesen Entscheidungen als besonders übertrieben.

§ 17. c) Kinder an der Fahrbahn.

Wenn sich aus dem Bisherigen ergibt, daß von den Straßenbenutzern allgemein ein verkehrsmäßig besonnenes Verhalten verlangt wird und vorausgesetzt werden kann, so erleidet diese Grundregel sicherlich notwendig eine Ausnahme. Der voranzustellende Grundsatz der Sicherung des Menschenlebens, für welche zwar jeder grundsätzlich selbst verantwortlich ist, drängt hier doch dazu, gegenüber Kindern eine besondere Vorsichtspflicht aufzustellen. In erster Linie trifft diese allerdings die Erziehungsberechtigten,[28]) die auf die Kinder entsprechend einwirken und sie dem Verkehr, vor allem den Fahrbahnen, fernhalten müssen. Sind jedoch trotzdem etwa spielende Kinder in der Nähe des Dammes, insbesondere in weniger verkehrsreichen Straßen, so trifft den unachtsamen Fahrer, der Unbesonnenheiten nicht in Rechnung stellte, die Verantwortung. Daß dies auch den Grundsätzen der Reichsstraßenverkehrsordnung entspricht, betont das Oberlandesgericht Dresden[29]) unter Hinweis auf die Pflicht zur Rücksichtnahme auf die Träger von Abzeichen gemäß AA I zu § 1, II RStVO, also auf erkennbar hervortretende Mängel. Insbesondere in Straßen mit geringem Verkehr — so führt das OLG weiter aus — bestände keine dauernde Aufsichtspflicht über Kinder im Sinne von § 1, II RStVO. Die entgegengesetzte Anschauung wäre vollkommen unsozial.

Anders dagegen ist die Rechtslage auf den Verkehrsstraßen der Großstadt und den großen Überlandwegen. Hier ist den Führern, die sich im Flusse des Verkehrs befinden und ihr Augenmerk auf diesen Verkehr richten müssen, keinesfalls zuzumuten, etwa plötzlich 5 km zu fahren und damit Stockungen hervorzurufen, weil vor einem Hause oder auf dem Bürgersteig Kinder friedlich spielen.

Daß mit plötzlichen Unbesonnenheiten von Kindern an der Hand Erwachsener oder unter deren unmittelbarer Aufsicht nicht zu rechnen ist, stand schon nach bisheriger, allgemeiner Rechtsprechung fest.[30]) Mit der erwähnten Einschränkung für Nebenwege ist daher eine dem Reichsgericht entgegengesetzte Rechtsprechung als jetzt zutreffend anzuerkennen, die schon 1928 den Grundsatz aufstellte, daß auf verkehrsreicher Straße nicht damit zu rechnen sei, daß ein unbeaufsichtigtes Kind im Alter von 3 Jahren plötzlich vom Bürgersteig vor den Wagen läuft;[31]) ebenso der Grundsatz des Oberlandesgerichts Kiel,[32]) daß ebenfalls nicht damit zu rechnen sei, daß auf dem breiten Bürgersteig

[28]) Vgl. RStVO, § 1, II und AA zu § 1, II.
[29]) Entscheidung vom 3. April 35, DAR 1935 S. 52.
[30]) Vgl. RG v. 3. Januar 27, Verk.Rundschau 1927 S. 39; OLG Köln, DJZ 1934, S. 1230, Nr. 117; vgl. auch OLG Stuttgart vom 6. März 35, DAR 1935, S. 72, Nr. 99.
[31]) OLG Hamm, 25. Juli 28, RdK 1928, S. 367.
[32]) 27. Mai 33, Verk.Rundschau 1934, S. 41.

spielende Kinder plötzlich auf den viel von Kraftfahrzeugen benutzten Fahrdamm laufen.

§ 18. d) Neues Vorfahrtrecht.

In dem entsprechenden Abschnitt des 1. Hauptteils wurde über das Vorfahrtrecht nach früherer Regelung und Rechtsprechung bereits ausgeführt, daß diese Einrichtung mangels genügender Unterlagen durch Kennzeichnung der Straßen und vor allem durch die Rechtsprechung völlig entwertet wurde. Grundsätzlich mußte daher auch der Berechtigte an Kreuzungen so langsam fahren, daß er im Augenblick anhalten könnte, wenn es dem Anderen nicht einfallen sollte, ihm das Recht zu gewähren. Der Grundsatz, ständig mit der Nichtachtung von Gesetz, Leben, Gesundheit und Eigentum durch Rechtsbrecher rechnen zu müssen, ist hier wie überall aufzugeben.

Die Vorschrift des § 27 und der Ausführungsanweisung Absatz III zu § 27 RStVO sagt klar und einfach, daß auf gleichwertigen Straßen der von rechts Kommende, auf beschilderten Hauptverkehrswegen und Straßen erster Ordnung der auf diesen sich Bewegende die Vorfahrt hat; Ausnahmen werden durch die auf der Spitze stehenden Dreiecke dem Pflichtigen zur Kenntnis gebracht. Diese Schilder „Vorfahrtrecht achten!“ gelangen nach und nach an allen gefährlichen Stellen zur Aufstellung.

Damit ist für die Zukunft dem Schnellverkehr auf den Hauptwegen der ihm zukommende und nötige Vorrang gesichert. Es entfällt die Pflicht, an jeder kleinen Ecke fast anzuhalten, da möglicherweise einer von den täglich vielleicht drei oder vier Benutzern des Seitenweges die oben gekennzeichnete Nichtachtung an den Tag legen könnte. Vielmehr ist strikte Innehaltung des Gesetzes erforderlich.[33]) Andrerseits ist es nur natürlich, daß nicht eine jede Kreuzung mit 100 oder mehr Kilometern Geschwindigkeit überfahren werden soll. Wenn Bedenken bestehen, ob die zu kreuzende Straße nur Nebenstraße ist, muß allerdings die Geschwindigkeit verringert werden.[34]) Vor allem dann, wenn der Berechtigte merkt, daß der Pflichtige sich eine Nichtachtung zu Schulden kommen läßt, hat er alle möglichen Gegenmaßnahmen zu treffen.[35])

---

[33]) Vgl. Gülde S. 213, 186 oben; Müller JW 1934, S. 2883; Müller S. 630 bemerkt, daß der Berechtigte nur unter besonderen Umständen mit Nichtachtung rechnen müßte. Unter Anführung der ganzen veralteten Rechtsprechung nimmt er später jedoch keine eindeutige Stellung zu dem Problem.

[34]) So auch LG Köln am 30. Mai 34, DAR 1934, Sp. 154; vgl. auch Gülde S. 213.

[35]) OLG München vom 26. Apr. 35, DAR 1935 S. 71 Nr. 96, verlangt jetzt das Gleiche auch bei „Unsicherheit“ der Gewährung der Vorfahrt. In der Entsch. vom 5. April 35, DAR 1935 S. 54, lehnt es „unbedingt“ ab, daß sich der Berechtigte auf sein Recht verlassen könne. Mit dieser Entsch. wird

Wenn er dies tut, so wird bei dennoch erfolgendem Unfall nur dem gesetzwidrig Handelnden das alleinige Verschulden an dem Unfall zuzurechnen sein.

§ 19. 2. Ergebnis der Untersuchung:

Entspannung der überspannten Sorgfaltspflichten des Kraftfahrers im Vergleich zu den übrigen Verkehrsteilnehmern.

Nicht nur für den an Kraftverkehr, Wirtschaft, Fortschritt und Aufstieg Interessierten, sondern auch für jeden Laien, für jeden dem Verkehrsrecht Fernstehenden wird der zwangsläufig eintretende Wandel in der Auffassung von Verkehrsgerechtigkeit, von sorgfältigem, gemeinschaftsmäßigem Verhalten im Verkehr notwendig und begründet erscheinen. Demgemäß richtet der Gesetzgeber im Vorspruch der RStVO besonders eindringlich an die Verwaltung und an die Gerichte die Mahnung, der neuen Zeit und ihren Ansprüchen gerecht zu werden.[36]) Auch in Zukunft ist vom Kraftfahrer ein großes Maß von Vorsicht zu verlangen, ein ebenso großes Maß aber auch von jedem Verkehrsteilnehmer.[37])

Infolge der hinreichenden Gewöhnung an den Kraftverkehr und der erfolgten Umstellung ist es in diesem Zusammenhang angebracht, die Rückwirkung der Untersuchungsergebnisse auf das Kraftfahrzeug-Gesetz von 1909 festzustellen. Wie notwendig die Aufhebung der Gefährdungs-Haftungs-Bestimmungen dieses Gesetzes ist, zeigen Urteile aus neuerer Zeit.[38]) In diesen wurde ausgesprochen, daß der Wagenführer nicht zu haften brauche, da er sich nicht fahrlässig im Sinne von § 18 KFG verhalten habe; er sei genügend langsam und vorsichtig gefahren. Der Halter jedoch müsse nach § 7, I KFG dem Verletzten den Schaden ersetzen, weil er als Halter nach § 7, II KFG a. E. schon dann hafte, wenn sein Fahrer nicht jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet hat. Danach hätte der Fahrer aber noch langsamer fahren müssen. Das ist praktisch ein Widerspruch, mag er auch theoretisch begründet sein. Falls Halter und Fahrer eine Person sind, könnte (rein gedanklich!) sogar der Fall eintreten, daß der Fahrer sorgfältig gefahren ist, aber trotzdem kein sorg-

die jetzt eindeutige Vorschrift wieder entwertet und der frühere Zustand im Wesentlichen aufrechterhalten. Vgl. Volkmann DAR 35 S. 58 Ziff. 3.

[36]) Vgl. auch den eindringlichen Appell von Ministerialdirektor Dr. Brandenburg auf der Kraftfahrtechn. Tagung des VDI 1934, abgedr. DDAC — Motorwelt 1934, Heft 44.

[37]) Vgl. hierzu Beringer DAR 1935, S. 24/25; Trendel, Zeitschr. Akad. f. Dt. Recht 1935, S. 163; Lechner ebenda S. 166/167.

[38]) Vgl. bei Beringer, DAR 1935, S. 24/25 bespr. Entscheidungen des LG Altona vom 11. Okt. 33 und eine unveröffentlichte.

fältiger Halter ist, weil er nicht sorgfältig genug gefahren ist! Diese verschiedene Umgrenzung der Anforderungen führt danach zu den eigenartigsten Ergebnissen. Wenn dem Fahrer bescheinigt wird, er sei sorgsam gefahren, ist die weitergehende Forderung an den Halter eine abstrakte Gedankenlogik. Solche Unterscheidungen dürften einem Laien kaum verständlich sein. Hinzu kommt noch, daß auch die nach § 276 BGB und im Sinne des Strafrechts erforderte Kraftfahrer-Sorgfalt nach der Reichsgerichtspraxis schon eine besonders hohe war und in Zukunft — unter Erstreckung der gleichen Anforderungen auf alle Verkehrsteilnehmer — ebenfalls hoch sein muß. Eine weitere Erhöhung im Sinne von § 7 II KFG würde dann ein Verfallen in reine Willkür bedeuten,[39]) wie am besten an den besprochenen Entscheidungen festzustellen ist. Die angekündigte Beseitigung der Sonderbestimmungen des KFG über die Kraftfahrer-Haftung wird das Ende auch dieser Schwierigkeiten herbeiführen.

III. Berufspflichtverletzung durch Berufsfahrer.

§ 20. 1. „Berufsfahrer" nach der bisherigen Reichsgerichtsrechtsprechung.

Eine Untersuchung über den früheren und neuen Umfang der Fahrlässigkeit in Bezug auf den Kraftfahrer wäre unvollständig, würde nicht ein bedeutsames Gebiet von Kraftfahrer-Fahrlässigkeit erwähnt, das in vielen Fällen eine strafrechtliche Verfolgung von fahrlässigen Körperverletzungen ermöglicht, die sonst mangels des gemäß § 232, I, StGB nötigen Antrages nicht zur Aburteilung kämen. Bei den fahrlässigen Körperverletzungen tritt eine Verfolgung von Amts wegen nur dann ein, wenn sie in Ausübung eines Berufs begangen sind. Zudem erfordern derart begangene Vergehen nach den Absätzen II der §§ 222, 230 StGB eine strengere Ahndung. Es handelt sich daher bei der Bestimmung des Begriffes „Berufsfahrer" durch die Rechtsprechung um ein hoch bedeutsames Gebiet. Leider hat es der Gesetzgeber bisher unterlassen, in den Streit der Meinungen einzugreifen, wie es auf anderen Gebieten zur Klärung der Lage geschehen ist.[40]) [41]) [42])

[39]) Vgl. Beringer aaO.

[40]) Zum Beispiel in der wichtigen Frage der Haftung für durch den Wagendieb angerichteten Schaden besagt AA III, Abs. II, 2, daß zur Verhinderung unbefugter Benutzung die üblichen Vorrichtungen zu betätigen seien (Abschließen der Türen). Dagegen hatte RG v. 17. Nov. 32, RGZ 138, S. 320 bes. 324 den Halter zu Schadenersatz gem. § 7, III, Satz 2 KFG verurteilt, da er beim Parken nicht zur Sicherung die Verteilerklaue herausgenommen habe. (Für den Laienfahrer eine fast unbekannte Einrichtung,

Das Reichsgericht faßte im Jahre 1925 seine Definition des Berufsfahrers dahin zusammen, daß unter Beruf eine Tätigkeit zu verstehen ist, die als dauernde vorgenommen wird, das Schaffen und Wirken eines Menschen in erheblichem Maße ausfüllt und einen Lebenszweck für ihn bildet oder zu seinem Gewerbe zu rechnen ist.[43]) Ein Arzt, der sich zudem noch auf einer Privatfahrt befand, wird somit als Berufsfahrer verurteilt:[44]) Nicht die tatsächliche besondere Kenntnis und Erfahrung erfordere die besondere Umsicht, sondern die tatsächliche Ausübung eines Berufes oder Gewerbes, wozu diese gehört. Dabei handele es sich bei den Fahrten zum Besuche von Patienten um die Berufsausübung und eine gelegentliche Privatfahrt ändere nichts an der Eigenschaft des Arztes als Berufsfahrer. Dem erkennenden Senat erscheint dabei diese Verurteilung selbst als „eine gewisse Härte", er will aber von der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht abweichen. Auf die gleiche Weise wird ein Bücherrevisor zum Berufsfahrer gemacht.[45])

An dieser Einstellung hält das Reichsgericht noch heute in ständiger Rechtsprechung fest,[46]) trotzdem diese seit jeher von den betroffenen Schichten des Volkes und von vielen Rechtskundigen sowie von anderen Gerichten abgelehnt wird.

§ 21. 2. Berufsfahrer ist nur, wer beruflich, nicht, wer nur gelegentlich einer anderen Berufsausübung Kraftwagen steuert.

Einige kurze Überlegungen sollen die Unhaltbarkeit einer derart unterschiedlichen Behandlung der Fahrer verdeutlichen, die nicht als „Schofföre" ihr Brot verdienen: Auf der einen Seite ein „Herrenfahrer", der mit gutem Wagen aus Liebhaberei — aber noch nicht als „Lebenszweck" — große Fahrten und Reisen macht und über gehörige Erfahrung verfügt. Als Gegenstück ein Gemüsehändler, der mit Hilfe

die schwierig und nur mittels Werkzeug entfernt wird und ölige Finger erzeugt.) Auch nach RG v. 7. Mai 34, DAR 1934, Sp. 149 genügte das Abziehen des Anlaßerschlüssels nicht.

[41]) Im kommenden Strafrecht entfällt im Gesetz der Begriff der Berufspflichtverletzung. Das Strafmaß überläßt der Gesetzgeber dem Richter, vgl. Mezger in D. kommende Dt. Strafr., Bes. Teil, S. 272; v. Gleispach Denkschr. S. 263: „. . . der Hinweis auf die Pflichten eines Amtes, Berufes oder Gewerbes hat in der Rechtsprechung zu unerfreulichem Formalismus u. sachlich unbegründeten Unterscheidungen geführt."

[42]) Die Bezeichnung „Berufsfahrer" soll nach Ziffer 429, Abs. 4 der „Richtlinien f. das Strafverfahren" vom 13. Apr. 35 in allen Verkehrsstrafsachen in Zukunft vermieden werden.

[43]) RGSt v. 23. April 25, JW 1926, S. 2469.

[44]) RGSt v. 6. Nov. 30, JW 1931, S. 1482, Nr. 22.

[45]) RGSt v. 10. Febr. 31, JW 1931, S. 1572.

[46]) RGSt v. 14. März 35, DAR 1935, S. 83.

eines alten Fahrzeuges aus dritter Hand seine Waren aus der Markthalle holt und in seinem ganzen Leben nicht die Sachkenntnis und „Routine" des Herrenfahrers erwirbt.[47])

In ähnlicher Weise legt Binding ausführlich dar,[48]) daß die Rechtsprechung, im „Präjudizienkultus" befangen, nicht auf dem rechten Wege sei. Ein seine Wege erledigender Fabrikant, Arzt usw. habe nur auf dem Gebiete seiner eigentlichen beruflichen Tätigkeit die Kenntnisse, die ihn zu besonderer Vorsicht bewegen müssen. Viele Gewerbetreibende u. ä. würden der „besseren Einsicht", die sie nicht besäßen, noch zum Opfer fallen, bis einmal ein kraftfahrender Richter bei einer auswärtigen Beweisaufnahme ein Unglück habe und als „Berufsfahrer" bestraft würde.

Die strafrechtlich verschärfte Ahndung von derartigen Vergehen, die eine Berufspflichtverletzung darstellen, steht in einem gewissen Gegensatz zu der Bestimmung des Bürgerlichen Rechtes, wonach die Gefährdungshaftung von Tierhaltern dann entfällt, wenn die Tiere zu Berufszwecken gehalten werden. § 833 Satz 2 BGB verfolgt den Zweck, den Berufshalter zu entlasten und dafür die Luxus-Tierhaltung mit der Gefährdungshaftung zu belasten.

An die wahren Gründe und Absichten der strafrechtlichen Bestimmungen über die verschärfte Haftung beim Ausüben eines Berufes führt die der Rechtsprechung des Reichsgerichts ausdrücklich entgegengestellte Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamm vom 15. Mai 1929[49]): „Da das Gesetz den Zweck verfolgt, im Interesse des allgemeinen Wohls das Vertrauen in die Führung eines Amtes zu erhalten und zu stärken, Gefahren, die der Ausübung eines Amtes oder Gewerbes entströmen, zu verhüten, so kann auch nur derjenigen Tätigkeit straferhöhende Bedeutung zukommen, die in den Kreis der Amts-, Berufs- oder Gewerbs-Pflichten fällt. Bei einer Nebenverrichtung, die mit der Eigenart des Berufes usw. nichts zu tun hat und regelmäßig von Angehörigen anderer Berufe vorgenommen wird, droht der Allgemeinheit keine besondere Gefahr. Auf die Hilfe von Arzt, Baumeister usw. ist die Allgemeinheit angewiesen, auf Sachkunde und Zuverlässigkeit beider muß vertraut werden. Wenn diese bei ihrem Berufe einen Kraftwagen fahren, so bringen sie jedoch keine größere Gefahr als Vergnügungsfahrende . . ."

---

[47]) Beispiel bei Steffan, der gleichmäßige Behandlung aller Fahrer, sei es so oder so, verlangt, JW 1930, S. 2844.

[48]) Binding, Leipziger Zeitschrift 1929 Sp. 1442; Entgegnung von Weber, Leipz. Z. 1930, Sp. 766, vgl. auch JW 1930, S. 375.

[49]) JW 1930, S. 2081, Nr. 49; Zustimmend auch Peters daselbst; abgelehnt wiederum von Weber, JW 1931 S. 899.

Diesen grundlegenden Ausführungen ist kaum eine bessere Begründung anzufügen.[50]) Es bleibt abzuwarten, daß sich das Reichsgericht der entgegengesetzten Anschauung der Wissenschaft[51]) und Praxis fügen wird und nur den hauptberuflich Fahrenden wegen seiner dann — und nur dann — immer vorhandenen Kenntnisse auch ohne Strafantrag verurteilt. Diese Erkenntnis muß auch gegebenenfalls für die Zeit gelten, in der — wie bemerkt — die gesetzlich vorgeschriebene Straferhöhung wegfallen, und die Verhängung einer sich etwa als notwendig erweisenden Straferhöhung dem Richter überlassen werden soll.

[50]) Vgl. auch OLG Hamm v. 23. April 32, RdK 1933, S. 68: „Das Kraftfahrzeugführen gehört nicht zu der dem ärztlichen Berufe eigentümlichen Tätigkeit."

[51]) Wie hier auch Frank, § 222 II, S. 475; ebenso Bollacher, DAR 1935, S. 62, der als Folge der neuen rechtlichen Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer den „Berufsfußgänger" voraussieht.

Schrifttum-Verzeichnis.

1. Literatur.

Allfeld: Lehrbuch des Deutschen Strafrechts, 8. Auflage, 1922.
Alving: Das Straßenverkehrsrecht nach dem 1. Oktober 1934, in: Recht d. Kraftfahrers 1934 S. 289 ff.
Derf.: Einige Notizen zur Ausführungsanweisung vom 29. Sept. 34, in: Recht d. Kraftfahrers 1934 S. 311 ff.
Axhausen-Seidel: Kommentar zur Reichsstraßenverkehrsordnung, Berlin 1934, Verlag Vahlen.
Behringer, Ernst: Im Verkehr erforderliche Sorgfalt (§ 276 BGB) und jede nach den Umständen erforderliche Sorgfalt (§ 7 II KFG), in: Deutsches Auto Recht 1935 S. 24.
Binding: Die Normen und ihre Übertretung, 4. Band, Die Fahrlässigkeit, Leipzig 1919.
Derf.: Körperverletzung durch Außerachtlassen einer Berufspflicht, in: Leipz. Zeitschr. f. Dt. Recht 1929 Sp. 1442 ff.
Bollacher: Zur Frage des „Berufsfahrers", in: Dt. Auto Recht 1935 S. 62.
Boschheidgen: Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers, insbesondere gegenüber Fußgängern im Kraftverkehrsstrafrecht. Dissertation Erlangen 1933.
Carl: Übersicht über die Rechtsprechung zum Straßenverkehrsrecht usf, in: Jurist. Wochenschrift 1935 S. 1449.
Enneccerus-Nipperdey: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Einleitung, Allgem. T. 13. Bearbeitg. Marburg 1931.
Enneccerus-Lehmann: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Recht der Schuldverhältnisse. 12. Bearbeitung. Marburg 1932.
Exner, Franz: Das Wesen der Fahrlässigkeit. Leipz.-Wien 1910.
Frank: Ministerialerlaß an die bayr. Behörden zur Einführung der RStVO., abgedr. bei Müller, Jur. Wochenschr. 1934 S. 2881.
Frank, Reinhard: Das Strafgesetzbuch für d. Dt. Reich. 18. Auflage. Tübingen 1931.
Gerland, Heinrich: Deutsches Reichsstrafrecht. 2. Aufl. Berlin-Leipzig. 1932.
Gülde, Hermann: Reichsstraßenverkehrsordnung, Kommentar. Berlin 1935. Verl. C. Heymann.
Derf.: Vortrag vom 10. Januar 1935: Auf dem Wege zu einem nationalsozialistischen Straßenverkehrsrecht, abgedr.: Jur. Wochenschr. 1935 S. 1464 ff.
Derf.: Vom Erfolgsgedanken im neuen Straßenverkehrsrecht, in: Dt. Auto Recht 1935 S. 21 ff.
Gürtner: Das kommende Dt. Strafrecht, Allgem. Teil 1934, Besonderer Teil 1935.
von Hippel: Deutsches Strafrecht. 2. Band. Berlin 1930.
Kirchner, Richard: Die Fahrlässigkeit des Kraftfahrers während der Fahrt. Dissertation. Köln. 1931.
Koch I, Gerhard: Die neue Reichsstraßenverkehrsordnung. Bremen 1934. Verl. Hauschild.
Köhler, August: Deutsches Strafrecht. Allgem. Teil. Leipzig 1917.
Kreß, Hugo: Lehrbuch des Allgem. Schuldrechts. München 1929.
Landsberg, Ernst: Das Recht des BGB, Lehrbuch Teil I. Berlin 1904.
Lange, Heinrich: Vom alten zum neuen Schuldrecht. Heft 7: Der Dt. Staat der Gegenwart. Hrsg. C. Schmitt. Hamburg 1934.
Lechner, Ludwig: Die Reichsstraßenverkehrsordnung und ihre Ausführungsanweisung, in: Zeitschr. der Akademie f. Dt. Recht 1935 S. 163 ff.

Lehmann, Heinrich: Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches. 4. Auflage. Berlin und Leipzig 1933.
Leonhard, Franz: Allgemeines Schuldrecht des BGB. 1. Band. 1929.
Derſ.: Bürgerliches Recht, Lehrbuch in kurzen Sätzen. 2. Aufl. 1926.
Derſ.: Fahrläſſigkeit und Unfähigkeit, in: Feſtgabe für Enneccerus. Marbg. 1913.
von Liſzt-Schmidt: Lehrbuch des Dt. Strafrechts. 26. Aufl. Berlin 1932.
Maaß, Guſtav: § 25 RStVO als Strafnorm, in: Dt. Auto Recht 1935 S. 45 ff.
Mayer, Max Ernſt: Der Allgem. Teil des Dt. Strafrechts, Lehrbuch. Heidelberg 1935.
Derſ.: Rechtsnormen und Kulturnormen. Heft 50 der Strafrechtl. Abhandlungen. (E. Beling) Breslau 1903.
Mezger, Edmund: Lehrbuch des Dt. Strafrechts. 2. Aufl. München 1933.
Müller, Fritz: Straßenverkehrsrecht. (9. Aufl. des Automobilgeſetzes), Kommentar. Berlin 1935.
Derſ.: Die Ausführungsanweiſung zur RStVO, in: Jur. Wochenſchr. 1934 S. 2881 ff.
Derſ.: Rechtliche Bedeutung der Ausführungs-Anweiſung zu § 25 RStVO, in: Dt. Auto Recht 1935 S. 57 und 75.
von Olshauſen: Kommentar zum Strafgeſetzbuch. 11. Aufl. Berlin 1927.
Planck: Kommentar zum BGB, II. Band, Teil 1. 4. Aufl. 1914.
Schifferer, F. A.: Die Reichsſtraßenverkehrsordnung, Kommentar. Frankfurt/M. Verl. Bechhold.
Schläger: Die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers, in: Archiv für Strafrecht und Strafprozeß (Goltdammer) Band 74 S. 37 ff.
Siber, Heinrich: Grundriß des Dt. Bürgerlichen Rechts, Band II, Schuldrecht. 1931.
Sontag: Der Fahrläſſigkeitsmaßſtab des Reichsgerichts bei Kraftwagenunfällen, in: Jur. Rundſchau 1933 S. 75 ff.
von Staudinger, Werner: Kommentar zum BGB, II. Band, Teil 1. 9. Aufl. 1930.
Steffan: Verkehrsrechtliche Probleme bei der Reform des Strafrechts. Berufsfahrer oder nicht Berufsfahrer, in: Jur. Wochenſchr. 1930 S. 2844.
Stoll, Willy: Die Vorausſehbarkeit bei fahrläſſiger Tötung uſf. im Lichte der oberſten Rechtſprechung. Diſſertation, Erlangen 1933.
Trendel, Ludwig: Entwicklung des Deutſchen Kraftverkehrsrechts, in: Zeitſchrift der Akademie f. Dt. Recht 1935 S. 159 ff.
von Tuhr: Der Allgemeine Teil des Dt. Bürgerl. Rechts. II. Band, 2. Hälfte 1918.
Verhandlungen des Dt. Juriſten Tages. 34. Juriſtentag, Band III, Berlin 1928, Verl. W. de Gruyter.
Volkmann, Kurt: Reichsſtraßenverkehrsordnung. (Kommentar.) Berlin 1935. Verl. de Gruyter.
Derſ.: Die Fahrläſſigkeit des Kraftfahrers, in: Jur. Rundſchau 1930 S. 157 ff.
Derſ.: Die erſten Ergebniſſe der Rechtſprechung zur RStVO, in: Dt. Auto Recht 1935 S. 58.
Weber, Alfred: Körperverletzung durch Außerachtlaſſen einer Berufspflicht, in: Leipz. Zeitſchr. 1930 Sp. 765 ff.
Zapf: Zur Auslegung des § 25 der RStVO, in: Jur. Wochenſchr. 1934 S. 2900.

2. Zeitſchriften und Abkürzungen.

AA.	Ausführungsanweiſung zur RStVO.
aA.	anderer Anſicht.
aaO	am angegebenen Ort (Verweiſung auf kurz vorher zitierte Fundſtelle).

aE.	am Ende.
aStVO	alte (Reichsmuster-) Straßenverkehrsordnung.
BGB	Bürgerliches Gesetz Buch für d. Dt. Reich.
DAR	Deutsches Auto Recht. Herausg.: Der Dt. Automobil Club. München-Berlin.
Dt. Justiz	Deutsche Justiz, Rechtspflege und Rechtspolitik, Amtliches Organ d. R-Justiz-Ministeriums usw. Dazu Sonderhefte.
DJZ	Deutsche Juristen Zeitung. Verl. C. H. Beck, München.
Dt. Reichsanz.	Deutscher Reichsanzeiger und Preuß. Staatsanzeiger. Pr. Druckerei- u. Verl. AG.
DRZ	Deutsche Richter Zeitung. Verl. C. Heymann.
Fulle	Kartothek des Automobilrechts.
Goltd. Archiv	Archiv für Strafrecht und Strafprozeß, Verl. R. von Decker.
Gruch. Beitr.	Beiträge zur Erläuterung des Dt. Rechts. Verl. J. Vahlen. Berlin.
Jur. Rdsch.	Juristische Rundschau. Verl. W. de Gruyter. Berlin.
JW.	Juristische Wochenschrift. Verl. W. Möser, Leipzig.
KdA.	Kartei des Automobilrechts. Hrsgegeben von Arndt, Düsseldorf.
KFG	Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909. (Reichsgesetzbl. S. 437).
KVO	Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 10. Mai 1932 (letzte Fassung: Reichsgesetzbl. I S. 201).
Leipz. Z.	Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht.
RdK	Das Recht des Kraftfahrers. Verl. C. Heymann.
Recht	Das Recht, Juristisches Zentralblatt für Praktiker. Verl. C. Heymann.
R-VerkBl.	Reichsverkehrsblatt, Ausgabe: B, Kraftfahrwesen. Herausgegeben i. R-Verkehrsministerium.
RGSt.	Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen in amtlicher Sammlung mit Band- und Seiten-Zahl zitiert.
RGZ.	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen in amtlicher Sammlung mit Band- und Seiten-Zahl zitiert.
RStVO.	Reichsstraßenverkehrsordnung vom 28. Mai 1934, Reichsgesetzbl. I S. 455.
Seuff. Arch.	Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den Staaten. Verl. Oldenbourg, München-Berlin.
StGB	Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich.
Verk. Rdsch.	Verkehrsrechtliche Rundschau. Verl. Röder, Berlin.
Zeitschr. Akad. f. Dt. Recht	Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht (Hrsgeb.: Frank), Verlag Schweitzer, München.

Lebenslauf.

Ich bin am 22. Mai 1908 in Berlin-Grünau als Sohn des Fabrikdirektors Emil Niekrentz und seiner Ehefrau Anna, geb. Schiemann, geboren. Mein Vater starb, als ich vier Jahre alt war.

Von 1914—1920 besuchte ich das Lessing-Gymnasium zu Berlin, von 1920—1921 das Kaiserin-Augusta-Gymnasium ebenda, von 1921 bis zur Reifeprüfung im Jahre 1928 das Arndt-Gymnasium zu Berlin-Dahlem, dessen Schülerheim-Kolonie ich gleichzeitig als Zögling angehörte.

In den Jahren 1928—1933 studierte ich an den Universitäten zu Berlin und Halle. Im Jahre 1934 bestand ich am Oberlandesgericht Naumburg die erste juristische Staatsprüfung und am 30. Oktober 1935 die mündliche Doktorprüfung in Halle.

Zur Zeit befinde ich mich im Vorbereitungsdienst der Justiz am Amtsgericht Sagan.

Meine Lehrer waren die Professoren, Dres: Bilfinger, Boehmer, Dersch, Fleischmann, Goldschmidt, Hahne, von Hanfstaengl, Hein, Heymann, Hirsch, Kaufmann, Kipp (E. Th.), Kipp (Karl), Kisch (Guido), Kitzinger, Kohlrausch, Liebmann, Pietrusky, Reinhardt, Schmidt (Rudolf), Titze, Wolf. Den Herren gebührt mein Dank!

Herrn Professor Dr. Reinhardt, der mich als Mensch und Lehrer gefördert und mir bei der Anfertigung der Arbeit Anregung und Hilfe zu Teil werden ließ, sei an dieser Stelle nochmals mein herzlichster Dank ausgesprochen.